Над тремя морями

Петр Ильич Хохлов

SHOUT
SHARE
IT

- Хохлов Петр Ильич

Хохлов Петр Ильич
Над тремя морями

Хохлов Петр Ильич
Над тремя морями
{1} Так помечены ссылки на примечания.

Аннотация издательства: Книга воспоминаний посвящена героическим будням 1-го минно-торпедного авиационного полка на Балтике в период Великой Отечественной воины. Автор, морской летчик, Герой Советского Союза, совершивший лично 192 боевых вылета, рассказывает о своих товарищах, о первых бомбовых ударах по Берлину в 1941 году об участии в разгроме фашистских войск под Тихвином и в других операциях.

Об авторе: Хохлов Петр Ильич - генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза. Родился 12 января 1910 г. в с. Есипово Серебряно-Прудского района в семье рабочего. Окончил 7 классов. Работал в Москве токарем на заводе. В Военно-морском флоте с 1932 г. В 1933 г. окончил Вольскую военно-техническую авиационную школу, в 1936-м курсы при Ейском военно-морском авиационном училище. Участник советско-финляндской войны 1939-1940 гг. В боях Великой Отечественной войны с июня 1941 г. Флагманский штурман 1-го минно-торпедного авиационного полка (8-я бомбардировочная авиационная бригада, ВВС Балтийского флота). Капитан Хохлов в ночь на 8 августа 1941 г. в составе группы бомбардировщиков участвовал в первом налете советской авиации на Берлин. Звание Героя Советского Союза присвоено 13 августа 1941 г. Впоследствии воевал над Черным и Северным морями. Совершил лично 192 боевых вылета. В 1950 г. окончил Военную академию Генштаба. Был начальником штаба авиации ВМФ. С 1971 г. генерал-лейтенант в запасе. В 1982 г. вышла в свет книга П. И. Хохлова "Над тремя морями". Умер в 1990 г. Похоронен в Москве. Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Нахимова II степени, двумя орденами Отечественной воины I степени, Отечественной войны II степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Содержание

Флагманы первых атак
На отпор врага
Двинская эпопея
Земля - небо - море
На главную цель!
Бомбы падают на Берлин

За Ленинград!
Вынужденная посадка
Под гвардейским знаменем
Скрытое разящее оружием
Крейсерские полеты
Снова с Токаревым
На севастопольских трассах
Заполярье
Разгром
Пути-дороги
Флагманы первых атак

Очарователен курортный городок Крыма Евпатория. Золотистые пляжи. Изумрудное море и прозрачная синева неба. Буйная зелень садов и парков, среди которых раскинулись санатории, пансионаты.

В зеленом обрамлении Театральная площадь, и на ней высится бронзовая фигура морского летчика. В небо устремлен проницательный взгляд. На постаменте из черного гранита надпись: "Герой Советского Союза гвардии генерал-майор авиации Токарев Николай Александрович". Люди у памятника слушают рассказ экскурсовода о человеке, ставшем легендой. Они кладут цветы к подножию монумента. Идут по улице, носящей имя Токарева, и вновь в их представлении встает крылатый богатырь.

Николай Токарев. Бесконечно дорого мне это имя. Сколько я ни бываю на евпаторийском морском берегу, всегда погружаюсь в глубокие раздумья и воспоминания. Военная судьба не раз сводила меня с этим удивительным человеком - смелым и мужественным, беззаветно преданным матери-Родине. И в мирные годы, и в годы ожесточенных сражений нам довелось летать в одном экипаже авиации Военно-Морского Флота. И хотя с тех пор, как погиб Николай Александрович Токарев, прошли десятилетия, в памяти моей четко вырисовываются его подвиги, яркие страницы его биографии.

Николай Александрович был родом из Тулы. Он вышел из семьи рабочего-оружейника. Пятнадцати лет, в 1922 году, стал учеником слесаря. В двадцать третьем вступил в комсомол, а в двадцать шестом - в партию. В тридцатом закончил рабфак и поступил в МВТУ имени Баумана. Но вскоре ему пришлось сменить учебное заведение - московская партийная организация направила его в школу военных летчиков. Так неожиданно открылась перед ним профессия авиатора - и на всю жизнь.

С жаром души отдается Токарев этому делу. Летную школу оканчивает с отличием и становится летчиком-инструктором. В

короткий срок он подготовил для военно-воздушных сил более двухсот летчиков. Стал командиром звена, а затем - командиром отряда.

И вот первая встреча молодого авиатора с Евпаторией. Сюда, в авиачасть Черноморского флота, переводится он для продолжения службы. И вскоре за успехи в боевой и политической подготовке награждается первым орденом "Знак Почета".

Впервые мы встретились с Токаревым на Балтике, куда он в 1939 году получил назначение командиром третьей эскадрильи 1-го минно-торпедного авиационного полка (МТАП) ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Я в то время был флаг-штурманом третьей эскадрильи. Перед нами предстал рослый, стройный, подтянутый офицер. Черные вьющиеся волосы, волевое жизнерадостное лицо.

В эскадрилье все полюбили нового командира. Несколько учебно-боевых полетов, и между нами завязалась деловая дружба. Мне сразу бросилось в глаза, как отлично пилотирует он самолет, быстро собирает в воздухе экипажи после взлета, с каким мастерством выдерживает их боевой порядок на заданном курсе и при бомбометании. Все удается ему, и всему этому хочется подражать.

Каждый летный день наша эскадрилья отрабатывала групповую слетанность и тактику использования боевого оружия. К концу 1939 года подразделение под командованием Н. А. Токарева стало передовым в полку.

...Утро 30 ноября 1939 года круто изменило привычный ритм нашей жизни. Началась война с белофиннами.

Объявлен боевой приказ - выходить на цели. А погода - нелетная. За ночь выпал обильный снег, толстым слоем покрыл летное поле. Видимость не превышает километра. Требовалось большое искусство, чтобы оторвать от земли боевые машины с полным полетным весом.

Первым выруливает на старт наш, флагманский, самолет. Зеленая ракета, и он тяжело сходит с места. Долго бежит по стартовой полосе. Кажется, что ее не хватит, придется выкатиться за пределы летного поля. Но нет, мои опасения напрасны. Умелые руки Токарева мастерски отрывают самолет от земли, и он набирает высоту. И так, звено за звеном, все боевые машины, поднявшись в воздух, пристраиваются к ведущему.

На аэродроме начался взлет второй эскадрильи. К нашему общему огорчению, один из ее самолетов при разбеге не выдержал направления взлета, развернулся на 90 градусов вправо, ударился о препятствие и взорвался вместе с бомбами и

экипажем. Мы видели это с воздуха. Сразу испортилось настроение, но мысль о том, что идет война и нам предстоит выполнение боевого задания, все поставила на свои места.

Под нами промелькнул мыс Устинский - исходный пункт нашего маршрута. Летим над Финским заливом на запад. Сплошные кучевые облака прижимают к воде. Временами идет снег. Мы под самой кромкой облаков, обходим те места, где облачность опускается до воды. Николай Александрович передал мне: если облачность понизится до 100 метров, будем возвращаться на свой аэродром. Пробиваться вверх в строю эскадрильи опасно, да и толку от этого будет мало: из-за облаков броненосца не найдем. Примерно через час полета количество облаков резко сократилось, поднялась их нижняя кромка. В той части Финского залива, где еще не было льда, видны большие серые волны с кипящими пеной вершинами, которые искрятся в настильных лучах солнца.

Точных данных о месте броненосца в море у нас не было. Мы вынуждены искать его в шхерном районе Аландских островов. Здесь много мелких каменных рифов, похожих на крупные корабли, они сильно затрудняют поиск. Мы уже больше часа летаем, а броненосца все нет и нет. Запасной цели для нашего удара командование не установило.

До наступления темноты оставалось не более часа. Необходимо было решать, куда лететь, чтобы сбросить бомбы и возвращаться на свой аэродром. На мой вопрос командиру, на какую запасную цель пойдем, Николай Александрович быстро ответил: на самую важную...

По нашим самолетам вела огонь зенитная артиллерия противника, сзади и выше вспухали шапки разрывов снарядов. Но мы вышли на выбранную цель. Командир был доволен результатами удара эскадрильи, несколько раз по переговорному устройству говорил мне, что он имеет не меньшее значение, чем потопление броненосца береговой обороны. На аэродром вернулись затемно. Все самолеты произвели нормальную посадку, и начался опрос экипажей по выполнению боевого задания. Николаю Александровичу Токареву пришлось докладывать о результатах вылета не только командованию полка, но и командующему военно-воздушными силами КБФ.

Примерно в 20 часов в этот день к нам в полк прибыли ленинградские артисты во главе с народной артисткой СССР Корчагиной-Александровской. Они дали концерт, вручили подарки: Н. А. Токареву - радиоприемник, мне - патефон с пластинками. Он до сих пор хранится у меня как память о тех днях.

Ранним утром 1 декабря наша эскадрилья вылетела на повторный бомбовый удар по тем же объектам, по которым действовала накануне. На этот раз под каждый самолет было подвешено по одной бомбе ФАБ-1000. Стрелок-радист нашего экипажа старшина М. Кудряшев доложил, что слева с задней полусферы на нашей высоте полета появились четыре истребителя "Фоккер-Д-21". Завязался воздушный бой.

На свой аэродром вернулись без потерь. Но в самолетах командира звена капитана Г. Беляева и лейтенанта И. Борзова было много пулевых пробоин результат атак истребителей белофиннов.

2 декабря снова летим к заданной цели. Сильный мороз, температура на высоте 4000 метров 40 градусов ниже нуля. В воздухе густая дымка. Красно-оранжевый диск восходящего солнца еле просматривается над горизонтом. В плотном боевом порядке самолеты ведут капитан Н. Токарев, старшие лейтенанты К. Беляев, М. Бабушкин, М. Плоткин, В. Гречишников, А. Ефремов, лейтенанты И. Борзов, А. Шевлягин и А. Тальянов. Пятеро из них в годы Великой Отечественной войны стали Героями Советского Союза.

Не без трудностей при ограниченной видимости мы вышли на цель и с высоты 4500 метров по сигналу ведущего в эскадрилье сбросили бомбы. При отходе завязался воздушный бой с истребителями. Но он быстро прекратился. Вероятнее всего, истребители после первой атаки потеряли наши самолеты и не вышли на нас повторно. Все же после посадки мы обнаружили в самолете 12 пулевых пробоин.

2 марта утром воздушная разведка флота обнаружила в ледовых фарватерах на подходе к военно-морской базе броненосцы белофиннов "Ильмаринен" и "Вайне-майнен". А в 12 часов две эскадрильи уже летели на бомбовые удары по ним. Наша, третья, - впереди.

К цели подлетели с юго-запада, на высоте 4000 метров. Все у нас было готово к бомбовому удару, который должен осуществляться по сигналам ведущих в эскадрильях. Я уже видел в поле зрения бомбардировочного прицела предназначенный для удара объект. Примерно за восемь километров до него началась интенсивная и очень точная стрельба зенитной артиллерии как с берега, так и с корабля. Особенно точно стреляли зенитные пушки с броненосца. Впереди и немного выше наших самолетов сразу взрывалось по 15-20 снарядов. Один взорвался совсем рядом. Осколками пробило переднюю носовую часть моей кабины. Холодная струя воздуха с силой ударила мне в лицо, сорвала маску и очки. Заслезились глаза. Теперь я плохо вижу.

Кричу в микрофон Николаю Александровичу, чтобы он исправил курс, но он меня плохо слышит из-за шума воздушной струи. Наконец понял, довернул самолет вправо. Несколько поздно: основная масса бомб упала слева от цели, но две из них взорвались вблизи от нее. Наверняка они нанесли повреждения кораблю. Мы же теперь на повышенной скорости удалялись на юго-запад.

Вторая группа летела в сплошных разрывах зенитных снарядов. На боевом курсе в ведущий самолет попал зенитный снаряд, и он взорвался, развалился на две части и упал на лед. Ведомые экипажи самостоятельно прицеливались и сбрасывали бомбы по цели, но прямых попаданий в броненосец не достигли.

Николай Александрович Токарев после вылета на броненосцы много работал с летным составом эскадрильи, разбирая наши ошибки.

В суровую зиму 1939/40 года наша эскадрилья 52 раза вылетала на боевые задания и каждое, по оценке командования, выполняла отлично. Капитан Токарев водил ее на подавление батареи береговой обороны противника, уничтожая его корабли, самолеты, базировавшиеся на аэродромах, ставил мины в ледовых фарватерах. Восемь воздушных боев провела эскадрилья. Стрелки, стрелки-радисты и штурманы сбили пять самолетов противника.

Так пришел к нам первый боевой опыт. И он получил высокую оценку. Третья эскадрилья была награждена орденом Красного Знамени. Высокого звания Героя Советского Союза был удостоен командир эскадрильи Н. А. Токарев, а автор этих строк - ордена Ленина. Наград Родины удостоились и другие члены боевых экипажей.

Для получения правительственных наград мы ехали в Москву. В состав делегации входили командир эскадрильи, ее комиссар капитан Н. И. Иванов, начальник штаба старший лейтенант А. Н. Белокопытов, я - штурман АЭ, командир звена М. Н. Плоткин и штурман звена В. П. Рысенко.

В Кремле мы приняли из рук Всесоюзного старосты Михаила Ивановича Калинина боевой орден эскадрильи и личные награды. В эти торжественные минуты каждый из нас испытывал глубокое волнение. Мы от души поблагодарили партию и правительство за высокую оценку нашего воинского труда.

Всей группой сфотографировались вместе с Михаилом Ивановичем Калининым, который тепло напутствовал нас:

- До новых встреч, товарищи летчики. Не увлекайтесь достигнутым. На западе идет война с фашизмом - самым жестоким и коварным врагом народов. Может статься, что и к нам

подступит эта война. Ведь гитлеровские разбойники зарятся и на нашу землю. Так что овладевайте боевой техникой. Готовьтесь ко всяким неожиданностям...

Мы ехали в часть, думая об этом. А вокруг простирались зеленеющие поля. Тракторы прокладывали борозды, вздымая новые массивы земли. На выпасах гуляли стада коров, отары овец. В селах строились новые дома. Вдоль дорог прокладывались линии электропередачи. Всюду, куда хватал глаз, трудились советские люди. И эта мирная работа на родных просторах, под спокойным небом радовала, воодушевляла. И мы сильнее чувствовали свою ответственность за родную землю, наше небо и море, покой и счастье народа.

Дома нас ожидала новость. Николай Александрович Токарев, теперь уже майор, принял командование 1-м минно-торпедным авиационным полком. Я, капитан, стал флаг-штурманом полка.

В состав 1-го МТАП входили пять боевых эскадрилий, полностью укомплектованных летным составом и самолетами ИЛ-4. Предшествующая учеба и боевые действия дали свои результаты. Экипажи умели летать днем - в строю подразделений, а две эскадрильи могли совершать полеты и ночью, в простых метеоусловиях.

Николай Александрович Токарев по-прежнему уделял много внимания огневой и тактической подготовке, умело направлял боевую и политическую учебу. В основу всего было положено незыблемое правило: учиться тому, что может потребоваться на войне. Опыт минувших боевых действий укреплялся практикой подготовки подразделений. Те, кто обладал им, пошли на повышение. Так, командиры звеньев третьей Краснознаменной эскадрильи капитаны В. А. Гречишников, К. Е. Беляев, А. Я. Ефремов, М. Н. Плоткин стали командирами эскадрилий. В полку появились снайперские экипажи по бомбометанию и минным постановкам. Много проводилось полетов с использованием средств радионавигации.

Самолеты ИЛ-4 уже тогда были оборудованы радиополукомпасами РПК-2, которые грамотно использовались в полетах. Наиболее подготовленные экипажи осваивали полеты в облаках. В среднем каждый экипаж налетал в 1940 году более 200 часов. Все это, как увидит дальше читатель, благотворно сказалось в недалеком будущем, когда 1-му МТАП пришлось выполнять боевые задачи исключительной сложности в условиях военных действий.

Здесь, читатель, мы расстанемся на время с нашим командиром полка Николаем Александровичем Токаревым, чтобы встретиться с ним уже в иной обстановке - в разгар Великой

Отечественной войны. Сейчас же, в конце 1940 года, наш командир Герой Советского Союза Н. А. Токарев отбывал к месту нового назначения - на Черноморский флот. Грустным было наше расставание с талантливым авиатором, любимцем полка. Но что поделаешь, служба есть служба.

Командование частью принял полковник Ш.Б. Бедзинашвили. В полку его хорошо знали как опытного авиатора и человека прекрасной души. Окончив в 1938 году военно-воздушную академию имени Жуковского, Шио Бедзинович командовал пятой эскадрильей нашего полка, был награжден орденом Красного Знамени. Высокий, подтянутый, он был человеком, горячо влюбленным в свою профессию. В его характере сочетались простота, общительность и высочайшая требовательность к себе и подчиненным. Все элементы полета он выполнял с пунктуальнейшей аккуратностью и строго требовал этого от подчиненных, но никогда не повышал голоса, не допускал грубости. И нередко приходилось мне слышать от своих боевых друзей: "Удивительный наш командир полка. Темпераментный грузин и вместе с тем тактичный, чуткий. Обидного слова от него не услышишь. Спросит с тебя строго, взыскательно, но скажет добродушно".

Меня, штурмана, подкупало в командире отличное знание боевой техники, тактики, его исключительная доброта, в чем я смог убедиться уже на первых порах, в совместных полетах с ним.

Это были учебные вылеты, отрабатывались различные элементы боевых действий. Один из вылетов вышел за рамки тренировочного, и мне довелось увидеть нового командира полка, что называется, в горячем деле.

Этому предшествовали исторические события. Трудящиеся Литвы, Латвии, Эстонии сбросили ненавистные буржуазные режимы, обрели свободу. На основе свободного волеизъявления своих народов они вошли в состав СССР как равноправные социалистические республики. Свергнутые в этих странах представители эксплуататорского класса вместе со своими иностранными партнерами пытались переправить за океан награбленные капиталы.

Боевым кораблям, а также самолетам Краснознаменного Балтийского флота был дан приказ - закрыть бесконтрольный выход иностранных судов и вылет иностранных самолетов из морских портов и с аэродромов Прибалтийских республик. Такую задачу, поставленную командованием, выполнял и наш 1-й МТАП.

23 июня 1940 года два наших экипажа во главе с командиром авиаполка полковником Ш. Б. Бедзинашвили вылетели в разведку

в северо-западную часть Балтийского моря. Ведомый экипаж возглавлял командир звена капитан М. А. Бабушкин (штурман лейтенант Константин Виноградов, стрелок-радист сержант В. А. Лучников). Ведущий состоял из командира полка, меня, штурмана, и стрелка-радиста сержанта Казунова. Пасмурное утро. Моросит дождь. Летим над Финским заливом. Стараемся обходить районы с низкой облачностью и потому часто меняем курс полета. Наконец подходим к Таллину. И тут небо засияло, море заискрилось, открылась прекрасная видимость.

Километрах в трех-четырех от города я заметил, как с аэродрома Лагсберг взлетел самолет. Он берет курс в сторону Хельсинки.

- Наперехват! - отдает распоряжение полковник Бедзинашвили. - Наверняка бесконтрольный, надо завернуть его обратно.

Сближаемся с самолетом Ю-52 без каких-либо опознавательных знаков. Я открыл астролюк своей кабины, приподнялся и рукой показал пилоту, чтобы разворачивал машину в сторону аэродрома. Но "юнкере" летит прежним курсом да еще увеличивает скорость. Мы дважды пересекли ему курс, подали знаки: "Требуем возвращения!" Неизвестный экипаж игнорировал наши требования.

- Предупредить огнем, - передает командир.

Несколько трассирующих очередей проходят впереди кабины "юнкерса", но и это не меняет дела. Мы так близко от преследуемого самолета, что видим через его иллюминаторы пассажиров в переполненном салоне, их самодовольные физиономии. Нам показывают кулаки, грозят пистолетами. После этого самолет-нарушитель был сбит.

Мы сделали все по правилам, по инструкции. И все же возвращались на аэродром с сожалением о случившемся. В рапортах подробно изложили все обстоятельства, однако были нам упреки: дескать, не сумели принудить "юнкере" к приземлению. Все встало на свои места, когда в поднятом со дна залива фюзеляже обнаружили не только множество материальных ценностей, но и большое количество документов, составляющих государственную тайну. Теперь нас уже одобряли за решительные действия. А мы к тому же поняли, почему экипаж Ю-52 отказался подчиниться требованию о возвращении на аэродром: ему пришлось бы расплачиваться за шпионаж.

Весной сорок первого года от нас уезжал Шио Бедзинович Бедзинашвили. Его назначили начальником летно-испытательной группы на одном из авиационных заводов. Прощаясь, он сказал:

- При первой же возможности вернусь в морскую авиацию.

И слово свое сдержал. В военные годы Бедзинашвили отважно сражался с врагом в составе 36-го минно-торпедного авиаполка на Черноморском флоте.

На отпор врага

Неспокойно было весной сорок первого. Немецко-фашистские оккупанты уже маршировали по многим странам Европы. Прибрали к рукам Польшу, запахло порохом у нашей государственной границы.

Мне и моим товарищам по оружию все чаще приходили в голову напутственные слова М. И. Калинина: "Готовьтесь ко всяким неожиданностям". И мы готовились. Наши самолеты были рассредоточены, личный состав в состоянии повышенной готовности. Сообщение 22 июня о вероломном нападении Германии на Советский Союз хотя было ошеломляющим, но не застало нас врасплох.

По команде в считанные минуты выстроился на летном поле личный состав полка. На митинге выступают пилоты, штурманы, стрелки-радисты, техники, механики. Речи короткие, но полны горечи, гнева и боли, ненависти к врагу и неукротимой воли дать сокрушительный отпор зарвавшемуся агрессору.

В каждом выступлении - беспредельная преданность Родине. Звучат слова:

- Наш экипаж не дрогнет в бою...

- Наше звено будет беспощадно громить фашистских извергов...

- Наша эскадрилья выполнит любой боевой приказ командования...

- Летчики не пожалеют жизни во имя победы над кровавым фашизмом. Подлый враг будет разбит...

Война на Балтике началась внезапным массированным ударом фашистской авиации по аэродромам Прибалтийского военного округа, военно-морским базам Либава (Лиепая), Виндава (Венспилс) и по Кронштадту. Корабли противника начали ставить мины в водах операционной зоны Краснознаменного Балтийского флота.

После митинга на аэродроме командир полка майор Н. В. Абрамов (он только что получил это назначение) приказал подготовить экипажи к вылету для удара по кораблям противника в море. Несколько экипажей третьей эскадрильи тут же пошли на разведку в южную часть Балтийского моря.

Примерно в 16 часов над нашим аэродромом Беззаботное появился самолет-разведчик противника Ю-88. Шел он на высоте 2000 метров. Тройка советских истребителей, находившаяся в этом районе, перехватила и подожгла фашиста. Из горящей

машины выпрыгнули с парашютами трое. Приземлились они всего в километре от аэродрома, неподалеку от своего горящего "юнкерса".

Немецких летчиков поймали и доставили в штаб полка. Нас брало любопытство посмотреть на новоявленных завоевателей: что представляют из себя гитлеровские летчики, с кем нам предстоит иметь дело? Сколько-нибудь внушительного впечатления сбитые гитлеровцы не произвели на нас. Двое из них - офицеры с Железными крестами - были так же перепуганы, как и их ефрейтор. У всех дрожали руки. Ни один из пленных даже не пытался запираться на допросе, с готовностью отвечал на вопросы: из какой части, аэродром базирования, какова цель полета и т. д.

- Чего на них смотреть! Не летчики, а мокрые курицы, - заметил кто-то из офицеров.

- Не спеши, друг, с выводами, - поправил его капитан Плоткин. - Еще наглядишься на настоящих воздушных пиратов.

И действительно, последующие дни наглядно показали, с каким злобным, остервенелым врагом нам придется столкнуться в воздухе.

Первым боевым днем нашей части надо считать 24 июня. Ранним утром полку была поставлена боевая задача: во взаимодействии с 57-м бомбардировочным авиаполком (БАП) нашей 8-й авиабригады уничтожить морской десант противника, обнаруженный в Балтийском море, в 35 километрах севернее военно-морской базы Либава. Запасная цель - корабли и транспорты в порту Мемель (Клайпеда).

В 11.30 - команда на взлет. 36 самолетов ИЛ-4 четырьмя девятками (эскадрильями) взмывают в воздух, строятся в боевой порядок и ложатся на заданный курс - город Пярну, а от него в расчетное место в море, где должен находиться десант противника. Ведущий группы - заместитель командира полка, капитан К. В. Федоров, штурман - автор этих строк. Ведущие в эскадрильях - М. Н. Плоткин, В. А. Гречишников, К. Е. Беляев, Н. В. Челноков.

День выдался теплый. Небо безоблачное. Видимость превосходная. Эскадрильи летят в плотных боевых порядках клина звеньев. Дистанция между ними не превышает 300 метров.

Впереди видим большую группу самолетов, летящую курсом на запад. Тот же, что и у нас, порядок построения - четыре эскадрильи, идущие колонной девяток. Наши! 57-го БАП. Их ведет командир полка Е. Н. Преображенский. Нам с ними взаимодействовать, ведь цель у нас - единая.

Сила внушительная. Летят в общей сложности 70

самолетов бомбардировщики, торпедоносцы. Но почему-то без истребительного прикрытия. Почему?

Прошли город Пярну. Вышли в Рижский залив. В южной его части видим боевые корабли - крейсер и два эсминца. Они держат курс параллельно нашему на юго-запад, в направлении Ирбенского пролива. Сведущих самолетов летят вниз красные ракеты - сигналы опознавания: мы свои.

Но цель кораблей нам неведома.

- Они что, тоже идут на удар по вражескому десанту? - спрашивает меня Федоров. Но и мне столько же известно, сколько ему. Мы оба пожимаем плечами.

- Было бы, конечно, неплохо, если бы вслед за нами ударили по противнику и корабли, - продолжает Федоров.

Тем временем позади нас остался Ирбенский пролив. Мы - в море. Берем курс в расчетный район. Но нигде не видно вражеского десанта.

- - А кто обнаружил этот десант? - спрашиваю я командира. - Наши ли самолеты-разведчики, корабли флота, или такое донесение поступило от агентурной разведки? У кого можно уточнить, где вражеский десант?

И здесь загадка. А дополнительной информации по радио не поступает.

К счастью, видимость над морем отличная, и мы занялись поиском. Летим большой массой самолетов по значительному квадрату, с каждым заходом увеличиваем его. Уже более сорока минут продолжаем поиск, а результатов никаких.

Наконец поступает команда полковника Преображенского - - выходить на запасную цель. Полки, не меняя боевого порядка, берут курс на Мемель.

Начались доклады командиров о наличии топлива в самолетах. Хватит ли его после удара по запасной цели для возвращения на свой аэродром? Сопоставив поступившие сообщения, Федоров принимает решение: посадку производить на промежуточном аэродроме - о Пярну. Такая же команда последовала от полковника Преображенского экипажам 57-го полка.

Итак, цель - Мемель. Стрелок-радист старшина Ка-зунов докладывает командиру:

- С самолета-разведчика принято донесение: в порту Мемель с двух больших транспортов разгружается на причалы военная техника.

- Тем лучше, - отвечает Федоров и передает экипажам:

- Бомбоудары наносить по транспортам в порту и по местам разгрузки техники.

- А что делать с высотными торпедами, если не окажется морской цели? запрашивает флагмана командир четвертой эскадрильи К - Е. Беляев.

- Что предлагает штурман? - адресует мне этот

вопрос Федоров.

- Предлагаю сбрасывать торпеды на те же транспорты и портовые сооружения, - отвечаю я и уточняю: -При ударе о причал или о палубу корабля высотная торпеда непременно взорвется и сделает свое дело.

- Бросать торпеды вместе с бомбами, - отвечает

Федоров Беляеву.

Над морем по-прежнему безоблачно. Серебрятся в лучах солнца гребни волн. Наша высота 3000 метров. Летим курсом 90 градусов. По расчету через десять минут будем над целью. Дистанции и интервалы в боевых порядках эскадрилий и в полку в целом сократились. И вот на горизонте Мемель.

Зенитная артиллерия противника открыла интенсивный огонь. Но разве может она удержать нашу воздушную армаду! На причалах и в зоне портовых сооружений уже взметнулись ввысь языки огня, столбы дыма.

Ветер дует с моря, и это нам кстати. Черная дымовая завеса заволакивает город, а порт, его причалы, сооружения видны как на ладони. Отчетливо просматриваются все цели. Нам хорошо виден горящий транспорт, видны очаги пожаров среди портовых сооружений.

Сотни бомб, сброшенных с самолетов 57-го полка, уже сделали свое дело. Но теперь накатываются на порт волны бомбардировщиков и торпедоносцев 1-го МТАП. С флагманского корабля я замечаю еще нетронутые цели. Самая важная это левый причал. У его стенки возвышается большой транспорт, а невдалеке корабль типа сторожевика. Вот наши цели. На них и навожу самолет. А за флагманским, как и было условлено, идут все эскадрильи полка. По сигналу ведущих самолеты, один за другим, наносят бомбоудары. Три эскадрильи бомбардировщиков обрушивают бомбовый груз на транспорт и военный корабль, и обе эти цели буквально на глазах исчезают под водой возле разрушенных взрывами причалов.

Остается теперь выбрать удачную цель для эскадрильи капитана Беляева. Ведь на борту ее самолетов помимо бомб еще и высотные торпеды, а их надо спускать на парашютах.

- Нацеливайтесь на портовые сооружения, - еще раз передаем мы с флагманского корабля.

Две торпеды не долетают до причалов, приводняются вблизи них в бухте и не срабатывают, просто зарываются в грунт. Зато

остальные, сброшенные вместе с бомбами, ложатся с большой точностью среди портовых сооружений, подымая в воздух краны, разметая находящуюся вокруг них военную технику.

Бомбардировка Мемельского порта закончена. Задача выполнена, можно сказать, блестяще. Цель эта оказалась весьма важной в планах нашего командования. В результате массированного налета противник потерял два крупных транспорта с боевой техникой, сторожевой корабль. Оказались выведенными из строя сложные портовые сооружения, разрушены причалы вместе с находящейся на них военной техникой.

И все это далось нам без каких-либо потерь. Все 70 самолетов уцелели от зенитного огня, ни один из них не получил сколько-нибудь серьезных повреждений. А истребители противника по каким-то причинам так и не появлялись.

Окрыленные боевой удачей, авиационные полки отходили от Мемеля. Самого города с высоты полета не было видно - его плотно покрывало облако непроглядно-черного дыма. И только виднелись огромные языки пламени в морском порту.

Как и было условлено, авиационные полки взяли курс на Пярну. Но возникла тревожная мысль: что значит посадить одновременно на сравнительно небольшой аэродром 70 самолетов - к тем сорока, которые постоянно базируются на этом аэродроме? И как быстро произойдет там дозаправка 70 боевых машин при весьма ограниченном количестве заправочных средств на аэродроме?

Крепко задумались над этим полковник Преображенский и капитан Федоров, да и командиры эскадрилий. В самом деле, нельзя было не учитывать того, что вражеская авиация наверняка попытается отплатить нам за сокрушительный удар по Мемельскому порту и вряд ли упустит возможность ударить по скоплению самолетов на аэродроме Пярну.

К этому шло. На Пярнуском аэродроме явно не ладилось с рассредоточением и дозаправкой приземлявшихся в большом количестве самолетов. А тут, словно по заказу, над летным полем пролетел немецкий самолет-разведчик. Теперь жди налета авиации противника.

Экипажи в спешном порядке стали замерять остаток горючего в баках. Слышались голоса командиров:

- Должно хватить.

- На пределе, но дотянем...

И самолеты, один за другим, взмывали в воздух и брали курс на свои аэродромы. А некоторые экипажи прямо от Мемел|я пошли основным маршрутом на свои базы.

В конечном итоге только немногим экипажам пришлось

произвести дозаправку своих машин в Пярну. Но и они поднялись в воздух до налета фашистской авиации и благополучно приземлились в Беззаботном и Котлах.

В авиационном деле вообще, а тем более в боевой работе военных летчиков очень часто возникают экстремальные ситуации, в которых принимать единственно верное решение надо буквально в считанные мгновения. Именно единственно верное, ибо ошибка летчика, как и сапера, ведет к трагическому исходу. Надо ли говорить, сколь высоким мастерством должны обладать авиаторы. И мастерство, как показали уже первые схватки с врагом, было у авиаторов. В жестоких воздушных боях с фашистами оно росло. Все возможное для этого делали командиры частей и подразделений.

Успех первого боевого вылета поднял моральный дух личного состава авиационных полков. С 26 июня части и соединения авиации Балтфлота, куда входил и наш полк, совместно с авиаторами Северного фронта и ВВС Северного флота участвовали в операции по уничтожению самолетов 5-го немецкого воздушного флота (Люфтваффе) на аэродромах Финляндии и Норвегии. В массированных ударах участвовало 230 бомбардировщиков и 220 истребителей. По данным воздушного фотоконтроля, фашисты потеряли на аэродромах более 130 самолетов. Серьезные повреждения получили их ангары, аэродромы, бензохранилища.

Наш полк в ходе этой операции уничтожал самолеты противника на аэродромах Лахти и Лаппенранта. Там по наблюдениям экипажей происходили взрывы и пожары, было уничтожено 17 немецких самолетов. 28 и 29 июня авиаторы полка наносили бомбовые удары по пушечному заводу в городе Турку (Финляндия) и вели интенсивную разведку в Балтийском море. А в ночное время ставили мины с воздуха на фарватерах военно-морских баз Котка, Турку, Хельсинки.

Так завершилась для нас первая неделя войны. И кто мог знать тогда, сколько таких недель впереди, и чего они будут стоить нам?

Двинская эпопея

Война, день девятый. Тревожные вести с фронтов.

8-я и 11-я армии Северо-Западного направления под натиском противника отступили на рубеж Западная Двина. Здесь предстоит задержать продвижение немецких войск, рвущихся к Ленинграду. К выполнению боевой задачи привлечена и ударная авиация Балтийского флота.

Утром объявлен приказ: 1-му минно-торпедному авиаполку во взаимодействии с 57-м и 73-м бомбардировочными полками

ВВС флота уничтожить танки и живую силу противника в районе Двинска; разрушить переправу через реку Западная Двина (Даугава); затруднить врагу форсирование этого водного рубежа...

Такова задача дня - 30 июня. Всем ясно, насколько она тяжела и серьезна. Спешно готовясь к вылету, авиаторы говорят, не скрывая сомнений и опасений:

- Почему нас, морских летчиков, бросают на сухопутные цели?

- Да еще за сотни километров?

- А как лететь днем с полным бомбовым грузом без истребительного прикрытия? - спрашивает комиссара полка штурман второй эскадрильи старший лейтенант А. И. Власов.

- Верно, товарищи, сегодняшняя боевая задача не из легких, - отвечает батальонный комиссар Г. З.Оганезов. - Слов нет, полет дальний и плохо, что без прикрытия. Но ведь дело-то идет о судьбе Ленинграда. Нам ли, балтийским летчикам, пасовать перед трудностями!

Самолетам в таком продолжительном полете придется не раз пробивать облачность вверх и вниз. Поэтому полку определен боевой порядок - колонна эскадрилий с временным интервалом между ними в 10 минут.

Начало одиннадцатого. Взлет. Ведущие в эскадрильях - капитаны М. Плоткин, Н. Челноков, В. Гречишников, И. Борзов. Командир части майор Н. Абрамов возглавить полк в воздухе не мог. На эту должность он был назначен всего за несколько дней до начала войны, прежде на самолетах ИЛ-4 не летал, а переучиться не успел.

Четыре эскадрильи ушли в небо. А через полчаса - распоряжение командира 8-й авиационной бригады: направить на Двинск и резервную группу части шесть самолетов. Ведущим штурманом группы командир полка приказал быть мне.

В 11.40 и мы поднялись в воздух. Не скрою, в этом полете мне повезло на командира корабля. Летчиком ведущего самолета оказался командир звена третьей эскадрильи старший лейтенант А. М. Шевлягин. Старый знакомый. С Анатолием Михайловичем нам довелось немало полетать в мирное время, и вот мы вместе в боевом полете. Понимаем друг друга с полуслова, дело у нас спорится.

Точных данных о погоде по маршруту полета и в районе цели у нас нет. По прогнозу аэродромной метеостанции выходило, что слоистая облачность встретится на высоте около 1200 метров при относительно хорошей видимости. Но прогноз не оправдывался. Уже на полпути пошли кучевые облака с нижней кромкой 200-300 метров. Местами шел дождь, снижая видимость до 2-3

километров.

Летим на малой высоте, под облаками, стараемся обходить стороной ливни. Но это не легко. Вокруг сверкают молнии, грохочут громовые раскаты.

У Струг Красных происходит неожиданное. Вдруг видим идущие навстречу истребители И-153 ("Чайки"). Те с .ходу атакуют наши самолеты, бьют пулеметным огнем. Экипажи наших бомбардировщиков подают установленные на данный день сигналы взаимного опознавания, стараются показать истребителям, что мы свои. Бесполезно. Истребители продолжают атаки. Нам ничего не оставалось, как побыстрее войти в плотную облачность. А выйдя из облаков, мы уже не увидели своих преследователей. Лишь после полета на своем аэродроме разобрались в причине этого странного случая. Оказалось, что в тот день до истребителей не дошла информация о назначенном пролете через него авиации морского флота. И нас там приняли за противника.

За сотню километров от Двинска стали попадаться самолеты ИЛ-4, идущие встречным курсом. Наши, уже возвращавшиеся с двинской переправы, на которую шли мы. Летели они разрозненно. Некоторые, видно, были повреждены - еле тянули. Должно быть, им крепко досталось в бою над Двинском. И нам стало ясно - внезапного налета на цель не получится, предстоит жаркая схватка в воздухе. Противник наверняка встретит нас на подходе к цели.

Погода стала заметно меняться. Появились большие разрывы в облачности, нижняя ее кромка поднялась до 600 метров, значительно увеличилась видимость. Советуемся с командиром, продолжать ли полет над облаками? Так, конечно, безопаснее. Но если окажется, что переправа через Даугаву закрыта облачностью, то нам придется повторно заходить на цель под огнем зенитной артиллерии и истребителей противника.

Решаем продолжать полет под нижней кромкой облаков, держать высоту примерно 500 метров.

Впереди по курсу видим довольно много очагов огня. От земли ввысь поднялись столбы дыма, сквозь которые пробиваются языки пламени. Стрелок-радист Казунов докладывает:

- Справа, на удалении трех-четырех километров, идет воздушный бой.

Всматриваемся туда. Да, несколько пар МЕ-109 атакуют пятерку наших ИЛ-4, идущую от цели на север. Но рассматривать некогда. Впереди блеснула лазурью широкая гладь Даугавы. Мы точно подходим к переправе. И сразу же попадаем под сильный огонь зенитных орудий.

Два ведомых самолета, один за другим, падают слева от переправы. На нас сверху пикируют несколько "мессершмиттов". От их огня загорелся еще один из наших ведомых, но пока еще держится в воздухе.

Оглушительный треск не прекращается в нашем самолете. Машина то и дело вздрагивает от осколочных попаданий. А вокруг в нескончаемой карусели кружат вражеские истребители. Трудно даже определить, сколько их в этом круговороте. Нам не приходится рассчитывать ни на какое прикрытие. И тем не менее наши бомбардировщики не дают спуску врагу. Экипажи ведут огонь из всех своих огневых средств. И вот один из МЕ-109 загорелся. Сначала он как будто завис впереди и чуть повыше нашего самолета, но тут же перевернулся вокруг своей продольной оси, обнажив черные кресты на плоскостях, и, волоча за собой дымный шлейф, врезался в берег.

- Еще один гад нашел себе могилу! - восклицает Шевлягин.

Понтонный мост в двух местах разрушен. На южном берегу Даугавы виднеются скопления техники и пехоты противника. Фашисты уходят от разрушенной переправы на юг и на запад, но встречные потоки транспорта и техники перекрыли дороги. Образовались пробки. Там горят танки, автомашины, сбитые самолеты.

С большим трудом мы прорываемся к левому берегу реки. Шевлягин торопит:

- Быстрее выводи группу на цель. Быстрее сбрасывай бомбы и - в облака. Иначе нас собьют.

Я тороплюсь, но хочется ударить туда, где погуще. Мы довернули немного вправо и с высоты 500 метров обрушили бомбовой груз на крупное скопление танков, машин, орудий. Большое пространство внизу покрылось огнем и дымом. Все там переворачивалось в огненном водовороте.

Теперь - уходить! И как можно быстрее. Уклоняясь от атак истребителей, тройка самолетов нашей группы скользнула в облака. Выходим из них уже в пяти километрах от переправы. Осматриваемся, и в один голос:

- Где третий?

Третьего самолета нет. Что с ним? Установить невозможно. А навстречу приближается вывалившийся из рваной облачности тяжелый Ю-88. Проходит буквально на одной с нами высоте по правому борту. Тут все решают секунды. Мы первыми ударили из пулеметов по "юнкерсу", и он вмиг загорелся, потянул вниз, к земле.

Оставшись теперь в паре, мы ищем возможность перелететь через Даугаву, на ее правый берег, чтобы взять курс на свой

аэродром. Но не удается. Над рекой барражирует большое количество истребителей. Идти на них рискованно. Приходится лететь на северо-запад, в сторону Риги. Река остается справа.

Летим пять, десять километров и вдруг замечаем отставание последнего из ведомых - самолета, пилотируемого младшим лейтенантом В. Ф. Смирновым. В этот экипаж входили также штурман младший сержант В. М. Малышев, стрелок-радист сержант И. М. Бондарь. Что за оказия с ним? Мы разворачиваемся и пристраиваемся в хвост к самолету Смирнова. Летим за ним следом, пытаясь разобраться: почему он отстает?

Слева показался городок Илкусте. И тут произошло самое невероятное. Самолет Смирнова с большим углом пикирования пошел вниз и на наших глазах врезался в землю. Над ним взметнулось пламя.

Все это было непонятно. Ведь никто из экипажа не прыгнул с парашютом. Не было заметно и попытки летчика вывести машину из пикирования или хотя бы дать нам какой-то знак, условный сигнал. Оставалось строить предположения. Вероятнее всего летчик, будучи ранен, потерял сознание. Либо повреждения самолета оказались настолько серьезными, что экипаж был бессилен не только устранить их, но даже покинуть машину в воздухе. Обиднее всего было то, что экипаж погиб, когда самое опасное осталось позади.

Мы шли теперь в одиночестве, не имея за собой ни одного ведомого. Ни одного из пяти подходивших к цели! От этой мысли я почувствовал какую-то пустоту, оцепенение. Болью в сердце отозвалась гибель стольких боевых товарищей, прекрасных авиаторов.

Наконец пересекли Даугаву, пошли прямым курсом на Беззаботное. И лишь теперь стали замечать, как сильно поврежден наш самолет. На плоскостях зияли рваные дыры, из правого мотора по плоскости темными полосами струилось масло... Но самолет летел.

Я записал в бортовом журнале вес, что касалось этого полета: ожесточенный бой, большие потери, нанесенные противнику, и гибель боевых товарищей. "Через чудовищной силы огонь, - писал я в тот день в бортовом журнале, - прошли не только наши самолеты. Через него прошли мы сами - и наши мысли, и наши чувства, и наши сердца. Через него прошла железная воля советских морских летчиков, которую не сломить никакому врагу".

Этот пожелтевший от времени бортовой журнал хранится у меня и по сей день. Он стал в нашей семье одной из своеобразных реликвий Великой Отечественной войны. Время от времени я

просматриваю его, и за скупыми записями вновь и вновь вижу боевых друзей, отдавших свои жизни за честь и свободу любимой Родины. И невольно влажнеют глаза, учащеннее бьется сердце.

На исходе пятого часа труднейшего полета мы - над своим аэродромом. А как садиться? Только теперь стало ясно, что поврежденные шасси не выпускаются. Садимся на фюзеляж. Обошлось. Здесь нам повезло.

Как хорошо мы почувствовали себя на земле, даже несмотря на войну и на все пережитое в этот день! И вместе с тем ощутили такую усталость, что долго не смогли заставить себя выбраться из кабин самолета. А когда наконец выбрались, то узнали столько подробностей, которых мы не могли и предполагать.

Первое, что нам сообщили, - десятью минутами раньше произвел посадку экипаж лейтенанта Н. Ф. Дашковского - один из ведомых нашей группы. Как выяснилось, он, сбросив на цель бомбы, вошел в облачность и потерял ведущего, возвращался на аэродром самостоятельно. Значит, наши потери одним экипажем меньше. Об остальных деталях боя мы узнали чуть позже. А пока занялись осмотром своего самолета. Нашли в нем более пятидесяти осколочных и пулевых пробоин.

- Это чудо, что машина не загорелась, - сказал полковой инженер В. К. Морозов. - И вообще невообразимо, как вы могли лететь на ней?

Как? Мне это было ясно больше чем кому-либо. Многое, конечно, зависело от искусства пилотирования, каким обладал замечательный летчик старший лейтенант А. М. Шевлягин. Он еще в боях с белофиннами показал высокое летное мастерство, был награжден орденом Красного Знамени. И вот уже совершил несколько дерзких вылетов теперь, выполняя самые сложные боевые задания днем и ночью, при любой погоде. И на этот раз Анатолий Михайлович с честью выдержал труднейший экзамен.

Более 100 самолетов минно-торпедной и бомбардировочной авиации флота летели к Двинску. Эскадрилья за эскадрильей волнами накатывались на берега Даугавы, на ее переправу и ведущие к ней пути, по которым двигались бронированные колонны фашистских войск. Несколько часов гремело и сверкало огнем небо над Двинском. Несколько часов пенилась и бушевала от взрывов бомб двинская вода. Гул самолетных моторов, все нарастая, накатывался на берега Даугавы с севера. А с юга бросались на перехват краснозвездных машин истребители противника.

Преодолевая плотный зенитный огонь и яростные атаки истребителей, летчики-балтийцы выполняли боевую задачу. И нередко ценой собственной жизни.

К ним прежде всего следует отнести экипаж Петра Игашева. Пусть читатель запомнит их имена.

Командир - младший лейтенант Игашев Петр Степанович.

Штурман - младший лейтенант Парфенов Дмитрий Григорьевич.

Стрелок-радист - младший лейтенант Хохлачев Александр Митрофанович.

Воздушный стрелок - краснофлотец Новиков Василий Логинович.

Как это было?

Первая эскадрилья - девять самолетов, ведомая капитаном Н. В. Челноковым, преодолев мощный зенитный огонь и атаки истребителей, первой из нашего полка прорвалась к двинской переправе.

В трудном положении самолет Петра Игашева. Его атакуют три истребителя МЕ-109. Жаркая, неравная схватка - трое против одного. Но не г предела отваге и мужеству наших летчиков. Они героически отражают атаки, но при этом загорается бомбардировщик.

Пламя и дым ползут от моторов к кабинам летчиков. Наступает критическая минута. А вражеский истребитель вновь устремляется в атаку на горящий бомбардировщик. Однако не уйти фашисту от возмездия. Игашев настигает "мессершмитт", точно рассчитанным ударом винта отрубает хвост фашистскому истребителю, и тот врезается в землю.

Что же дальше? У экипажа есть еще возможность і выброситься с парашютами из горящего самолета. Но Игашев и его товарищи принимают иное решение. Пылающий бомбардировщик с полным бомбовым грузом, пока еще послушный управлению, они бросают на колонну немецких танков. Мощный взрыв сотрясает берег Даугавы.

Так завершился беспримерный поединок. Так вошли в бессмертие четверо героев - советских морских летчиков.

В считанные минуты два мощных тарана - один в воздухе, другой - на земле - вот мера их подвига, совершенного ценой жизни.

В героическую летопись Великой Отечественной войны вошли и двойные тараны, осуществленные советскими летчиками. И первый из них принадлежит экипажу Петра Игашева.

Был ли этот подвиг Игашева и его товарищей чистой случайностью? Был ли он вызван безысходностью их положения, и только?

Нет.

Перед боевым вылетом 30 июня младший лейтенант П. С. Игашев, находясь во главе своего экипажа у готового подняться в воздух самолета, так ответил на напутственные слова комиссара полка Г. З. Оганезова:

- Знаете, товарищ комиссар, в бою мы не дрогнем. Не останется бомб, патронов - бросим на врага самолет. Пощады врагу не будет!

Так и случилось спустя несколько часов.

Я нередко мысленно обращаюсь к этому подвигу, глубоко задумываюсь над тем, как мог Игашев совершить то, что, казалось бы, выше человеческих сил. И прихожу к убеждению, что решающим здесь является фактор духовный, нравственный. У человека, воспитанного ленинской партией в духе коммунистической убежденности, советского патриотизма, нет той грани, той черты, которая отделяла бы его личное существование, его жизнь от судеб его Отчизны. И если над Родиной нависла смертельная опасность, советский человек сознательно идет на подвиг, цена которому - жизнь.

Этот высокий нравственный идеал четко проявлялся в самом духовном облике Петра Игашева. В нем было нечто общее с другим героем войны Николаем Александровичем Токаревым.

В самом деле, молодой балтийский летчик Петр Игашев шел почти теми же жизненными путями, что и его старший собрат по оружию - Николай Токарев. В детские и юношеские годы он выработал в себе те же нравственные черты, что и Токарев. И самая главная среди них - беспредельная преданность матери-Родине.

Петр Игашев родился и рос в селе Бетино на Рязанщине. Подростком вступил в комсомол. Тяга к знаниям привела его после школы в педагогический техникум. Как лучшего учащегося его затем послали на курсы усовершенствования в пединститут. С курсов он вернулся в родное село педагогом - преподавателем истории, И опять же, как хорошего педагога, райком комсомола рекомендует его секретарем комитета ВЛКСМ местной текстильной фабрики. Здесь он становится авторитетным, всеми уважаемым вожаком молодежи.

А через год по комсомольскому набору зачисляется в Ейское военно-авиационное училище. Здесь в нем видят примерного, дисциплинированного курсанта и активного общественника, принимают его кандидатом в члены партии.

В декабре 1940 года Игашев закончил военное училище и прибыл на берега Балтики, в 1-й минно-торпедный авиационный полк. Здесь он упорно овладевает сложной авиационной техникой, от полета к полету повышает летное мастерство. Круг

его интересов широк и многогранен. Много читает - и художественную, и политическую литературу. Увлекается спортом и музыкой. Изучает немецкий язык. Активно участвует в общественной жизни полка. Комсомольцы первой эскадрильи избирают его своим комсоргом.

Человек политически зрелый, он сердцем чувствовал надвигавшуюся военную грозу и с удвоенной энергией работал как комсорг и командир экипажа. Выступая на собраниях, Игашев убежденно говорил молодым авиаторам: "Если фашисты вздумают напасть на нас, мы не струсим. Жизни не пожалеем..."

Ожесточенность этого боя испытали на себе все авиаторы нашего полка и других частей. В воздушных боях они сбили 15 фашистских самолетов, на земле уничтожили большое количество живой силы и техники противника, разрушили даугавскую переправу и тем самым задержали продвижение вражеских войск к Ленинграду.

Но все это досталось нам дорогой ценой.

Лишенные истребительного прикрытия, мы несли неизбежные потери. Только в 1-м МТАП было сбито 13 самолетов и погибло 10 экипажей. А сколько боевых машин получили значительные повреждения.

Некоторые экипажи, возвращаясь с боевого задания на поврежденных самолетах, были вынуждены производить посадки на промежуточных аэродромах, а зачастую прямо в поле, как это было с самолетом командира эскадрильи капитана Гречишникова, севшим вблизи железнодорожной станции Плюсса. Экипаж младшего лейтенанта Калинкина произвел посадку в двадцати километрах южнее Вышгородка и притом неудачно: у самолета отвалилась хвостовая часть. Самолет был разбит, а экипаж остался цел, в том числе стрелок-радист сержант В. Д. Ростовцев, получивший пять пулевых ранений; его удалось доставить в госпиталь города Остров. Вблизи Острова вынужден был приземлиться в поле экипаж младшего лейтенанта А. П. Новицкого, при этом самолет загорелся, но людям удалось спастись. Экипаж лейтенанта А. И. Леонова на подбитом самолете еле до - I тянул до ближайшего аэродрома.

- Как слетали? - спросил летчика командир базировавшейся там части.

- Чудом уцелели, - ответил пилот. Многие летчики были вынуждены покидать самолеты с парашютами, а потом долго и упорно пробираться в свои гарнизоны. Покинул в воздухе горящий самолет и экипаж во главе с заместителем командира третьей эскадрильи лейтенантом И. И. Борзовым впоследствии Маршалом авиации. Вместе с командиром выбросились с

парашютами штурман звена старший лейтенант Г. П. Черниченко, стрелок-радист старший сержант Л. В. Травкин, а воздушный стрелок краснофлотец

Е. И. Леоненко был убит в воздухе и упал вместе с горящей машиной.

Только на шестые сутки Иван Иванович Борзов с двумя членами экипажа, измученные и обгоревшие, смогли вернуться в гарнизон Беззаботное. А на десятые сутки, не залечив до конца свои раны, снова летели на боевое задание.

На тринадцатые сутки после полета добрался до своего гарнизона командир звена третьей эскадрильи лейтенант А. И. Чевырев, покинувший в воздухе горящий самолет, но членам его экипажа А. И. Осокину и Н. А. Вельштейну не суждено было выпрыгнуть: пули настигли их в полете. Но и Саше Чевыреву - так ласково звали в полку этого прекрасного пилота и душевного человека недолго довелось воевать: он погиб осенью сорок первого под Ленинградом.

Самым продолжительным было возвращение в часть штурмана третьей эскадрильи лейтенанта Ю. Н. Харламповича. О нем ничего не было известно 36 суток. Наконец он вернулся и принес печальную весть: погибли командир корабля младший лейтенант В. А. Тяжельников и остальные члены этого экипажа.

Примерно то же самое происходило и в двух других авиаполках, участвовавших в двинской операции. Вернулись спустя много дней на свой аэродром члены экипажей 73-го БАП, покинувшие горящие самолеты, - капитаны Иванов и Никифоров, лейтенант Захаров, младшие лейтенанты Мелькумов, Товчих, сержант Чирков и другие. А многие приняли геройскую смерть в неравном бою.

Вот истинная, но далеко не подробная картина двинской эпопеи 30 июня в девятый день Великой Отечественной войны. Она еще ждет глубокого научного военно-исторического исследования.

...Двинск 30 июня 1941 года. Он стал для морских авиаторов местом мощного удара по врагу, ареной массового героизма, мужества и бесстрашия. И в то же время он явился для нас горьким и суровым уроком.

Командование 8-й авиабригады и ВВС флота рассмотрело итоги этой операции, дало объективную оценку боевым действиям участвовавших в ней воздушных частей и подразделений. Было отмечено, что боевая задача частями выполнена. Летный состав в ходе боев получил большой опыт ударов минно-торпедной и бомбардировочной авиации по бронетанковым частям противника и переправе через крупную

водную артерию, надежно прикрытую зенитной артиллерией и истребителями. Летный состав наглядно увидел и почувствовал сильные и слабые стороны противника, его тактику воздушного боя. В то же время со стороны наших частей были допущены ошибки и просчеты в организации полета, ведении воздушного оборонительного боя в составе звена, эскадрильи, авиаполка.

С учетом этого была переработана инструкция по использованию бортового стрелкового оружия самолетов воздушными стрелками, стрелками-радистами и штурманами при ведении воздушного боя в полете - в строю звена, эскадрильи и полка.

К сожалению, не были должным образом отмечены геройские подвиги авиаторов, павших в этих боях. Невероятно тяжелая обстановка, сложившаяся в тот период на фронте, по-видимому, помешала сделать это сразу. А затем на долю нашего полка, как и других взаимодействующих с нами частей, выпадали, одно за другим, все новые тяжелые испытания. И время шло, а подвиги героев сражения под Двинском, их славные имена оставались безвестными. Они лишь значились в скупых записях бортовых журналов да штабных документов.

Только после победы над гитлеровской Германией были увековечены имена погибших героев. И в этом немалая заслуга юных следопытов города Двинска. Именно они на месте гибели героического экипажа Петра Степановича Игашева отыскали отдельные части и детали его самолета. Нашлись на месте очевидцы живые свидетели беспримерного поединка. И вот на берегу Даугавы появился обелиск, установленный жителями Двинска, одна из улиц города стала носить имя Петра Игашева, так же как и улица в городе Светлогорске Калининградской области. А в ряде городов страны десятки пионерских отрядов носят имена членов легендарного экипажа Петра Игашева.

В 1970 году, когда наша страна праздновала 25-летие Победы советского народа над фашистской Германией, был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым Петр Степанович Игашев, Дмитрий Григорьевич Парфенов, Александр Митрофанович Хохлачев и Василий Логинович Новиков за их героический подвиг были посмертно награждены орденами Отечественной войны I степени. Ордена приняли родные героев, и хранят они эти высокие награды Родины как священные реликвии.

Мне довелось побывать в Двинске, когда отмечалось 30-летие освобождения от немецко-фашистских захватчиков. У подножия памятника Петру Игашеву и его боевым товарищам лежали венки и цветы. Этот памятный обелиск, воздвигнутый двинцами, стал

как бы олицетворением подвига не только экипажа Петра Игашева, но и всех морских летчиков, которые в ожесточенном воздушном сражении над Даугавой отдали свои молодые жизни за то, чтобы преградить бронированным фашистским колоннам путь к Ленинграду.

Память о героях живет. У обелиска проходят торжественные пионерские линейки. Здесь в дни годовщин подвига летчиков-балтийцев проходят митинги молодежи. Минутой молчания, троекратным салютом чтят двинцы память героев, воздают дань любви и уважения отважным воинам морской авиации, сражавшимся здесь не щадя своей жизни.

В городском историческом музее я рассматривал стенды, посвященные нашим отважным авиаторам: описания их подвигов, куски обгоревшего дюраля, детали и обломки самолета Петра Игашева, предметы боевого снаряжения героя.

С трепетом прикасался я к этим реликвиям боевой славы героев-однополчан. И приятно было узнать, что комсомольцы, юные ленинцы Двинска и теперь, спустя десятилетия, не прекращают свой благородный поиск. В том же семьдесят четвертом году комсомольцы Двинского мебельного комбината во главе с председателем секции "Поиск" городского штаба походов Ольгой Осиповной Кудряшовой в лесных зарослях близ поселка Дубка нашли разбитый самолет и среди его обломков останки членов экипажа третьей эскадрильи 1-го МТАП - командира звена В. И. Борисенка, штурмана звена старшего лейтенанта Ф. Ф. Копайгору, стрелка-радиста сержанта И. П. Лейченкова. Их прах двинцы перенесли в братскую могилу Науенского кладбища, там установлены обелиск и мемориальная доска с именами летчиков-балтийцев, павших в боях за Родину под двинским небом.

Дань глубокого уважения двинцев к героям сражения над Даугавой образно выразил в своих стихах Всеволод Азаров:

Взлет первых орлов молодых
Над гребнем небес исполинских...
Пусть сложат легенду о них,
Вошедших в бессмертье над Двинском.

Земля - небо - море

Морская авиация... Само название говорит о ее назначении - наносить удары по врагу на море: по военным кораблям, транспортам, военно-морским базам.

Но обстановка на фронте складывалась так, что одним из направлений боевых действий морской авиации все в большей степени становился сухопутный фронт - наземные цели. Таким образом, ареной действий морских летчиков являлись и земля, и небо, и море.

Полеты на Двинск стали для нас, по существу, первой пробой - первым опытом боевых действий по сухопутным войскам противника. И как бы ни было трудно в этой операции, мы многому научились.

А обстановка складывалась не в нашу пользу, хотя в результате удара немецкие войска потеряли большое количество танков, орудий. Противник сумел в короткий срок подтянуть крупные подкрепления и возобновить свой натиск. В первых числах июля немецко-фашистские войска форсировали Западную Двину и вышли в район Лужского оборонительного рубежа. Передовые части 4-й немецкой танковой армии подошли к городу Кингисепп.

Вся ударная авиация Краснознаменного Балтийского флота, взаимодействуя с войсками Северо-Западного фронта, днем и ночью наносила удары по танкам и живой силе противника в районах Луги, Осьмино, озера Самро, Кингисеппа.

Нелегко приходилось в те дни 1-му минно-торпедному авиационному полку. Не были возмещены потери в машинах, сбитых и поврежденных под Двинском. Не хватало летчиков. В иные дни боевым экипажам выпадало по три-четыре вылета. Даже те, которые направлялись на разведку в Балтийское море, обязаны были предварительно залетать на линию фронта для нанесения бомбовых ударов по войскам противника.

Летно-технический состав вообще не покидал аэродрома. Экипажи отдыхали и принимали пищу возле самолетов, по нескольку суток не раздевались. Ибо в любую минуту могла прозвучать команда "На взлет!". На боевые задания уже не назначались штатные эскадрильи. Вылетали, как правило, сборные группы экипажей из летного состава разных подразделений - те, что по своему физическому состоянию могли лететь.

Больших усилий требовала организация ночных вылетов. В основном в эти полеты включался командный руководящий состав, как наиболее опытный, - от командира звена и выше. И многие летчики, побывавшие в дневных полетах, отправлялись в ночные.

Тон выносливости, самообладания задавали наиболее опытные, искусные командиры, летчики - капитаны М. Н. Плоткин, Н. В. Челноков, А. Я. Ефремов, М. А. Бабушкин, И. И. Борзов, А. М. Шевлягин, Н. П. Уваров и другие.

Я часто думал в те дни о командире второй эскадрильи капитане В. А. Гречишникове, наблюдая за его действиями. Какой же неистощимой энергией, какой силой духа надо обладать, чтобы делать все то, что доводилось ему, и делать точно, быстро,

безукоризненно. Крепкий, выносливый, он, казалось, не знал усталости. Иной раз командир полка не решался назначать его на полет обычным приказом, обращался к нему примерно так:

- Знаю, капитан, вы хорошо сработали сегодня, устали. Но вот поступило срочное задание...

- Готов к полету, товарищ майор, - отвечал Гречишников. И тут же, уточнив цель, устремлялся к самолетам, чтобы через несколько минут поднять в воздух звено либо всю эскадрилью.

Под стать командиру был штурман эскадрильи старший лейтенант А. И. Власов - прекрасный специалист своего дела, неутомимый авиатор. В полку знали, что у Власова хорошая семья, растут три сына. И не случайно, когда среди летчиков заходил разговор о трудностях и опасностях полетов, Александр Иванович резонно замечал:

- Пусть трудно нам, друзья. Зато легко будет нашим детям. Они-то поживут под чистым небом.

Флагманский экипаж по-прежнему состоял из заместителя командира полка капитана К. В. Федорова, штурмана капитана П. И. Хохлова, стрелка-радиста старшины Казунова. Перед самой войной мы на сборах про шли отработку полетов в облаках в дневное и ночное время. И кому как не нам выполнять теперь такие полеты. Так оно и было. Наш экипаж всегда назначался ведущим ударных групп для выполнения заданий в самых сложных условиях. А таких боевых заданий было немало. Мы постоянно находились при штабе полка - палатка к палатке, расположенного в лесу, вблизи аэродрома. Занимались подготовкой экипажей, по команде подымались в воздух.

На отдых оставалось слишком мало времени. Короткие часы, которые удавалось выкроить для сна, были мало похожи на отдых. В соседней, штабной, палатке из-за неустойчивости связи с вышестоящими штабами всегда стоял шум и разноголосица.

Не только мы, все уставали. Усталость, бывало, валила с ног. Но горше всего были для нас потери. Многие не возвращались из воздушной разведки над Балтийской. Продолжительность этих полетов достигала шести часов, а иногда и больше. Предстояло пролетать над I оккупированной гитлеровцами территорией Прибалтийских республик. В светлое время суток нередко наши самолеты перехватывались истребителями противника. Только в начале июля мы таким образом потеряли пять ИЛов, и среди них такие прославленные экипажи, как Н. П. Уварова, И. И. Лебедева, А. М. Шевлягина.

Я уже рассказывал о замечательном летчике Анатолии Михайловиче Шевлягине. И вот не стало этого отважного и умелого пилота-командира. Его самолет, уже возвращавшийся с

задания, был сбит в неравном бою. Горящий, он упал возле деревни Медвежок Сланцевского района Ленинградской области. Вместе с командиром погибли штурман звена лейтенант Павлов Василий Александрович, стрелок-радист старший сержант Травкин Леонид Васильевич и воздушный стрелок Шмелев Петр Павлович. На месте их гибели жители деревни Медвежок установили памятник.

Горько было сознавать и гибель экипажа заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта Н. П. Уварова.

Как это случилось? Очевидцы рассказывали, что в районе деревни Колтуши на Карельском перешейке самолет ИЛ-4 вел воздушный бой с четырьмя немецкими истребителями. Бомбардировщик вдруг задымился и стал снижаться. На высоте примерно двухсот метров от него отделился человек, но его парашют не раскрылся, и он упал недалеко от упавшего самолета. Находившийся в этом районе капитан Ильин с группой бойцов подбежали к самолету. В штурманской кабине они обнаружили мертвого капитана М. П. Гилевича - в груди десять пулевых ран. Мертвы были стрелок-радист О. Ф. Дзюба и воздушный стрелок В. И. Калошин - тоже пробитые пулями. Упавшим на землю оказался старший лейтенант Н. П. Уваров. В правой его руке было зажато кольцо с обрывком тросика от вытяжного парашюта. Было ясно - одна из пуль перебила шланг с вытяжным тросиком, и это явилось причиной гибели летчика.

Мне особенно запомнился капитан Гилевич Матвей Петрович - опытнейший штурман и замечательный товарищ. В кругу однополчан он был приятным собеседником, интересным рассказчиком. Мечтал после войны стать журналистом. В полку мы читали неотправленное письмо Матвея Петровича, адресованное жене. "Зина, - писал он, - береги детей. Мы нещадно бьем фашистов, которые вероломно ворвались на нашу священную советскую землю. Жаль невинных советских людей, замученных оккупантами... В каждом убитом фашистами ребенке мне чудятся личики наших дорогих малышей - Юрки, Вовки, Бориса. Поэтому я со всей яростью, со всем ожесточением уничтожаю озверелые фашистские банды. Возвращаюсь на свой аэродром, когда в самолете нет уже боеприпасов, жалея в душе, что они кончились"...

На месте гибели экипажа Н. П. Уварова также установлен памятник. В День Победы к нему приходят ветераны ДКБФ, жители деревни Колтуши, возлагают цветы к обелиску, вспоминают о покоящихся в этой земле героях.

...С каждым днем боевые задачи полка усложнялись. Нам донесли, что 12 июля во второй половине дня авиаразведка

обнаружила в море крупный конвой противника - более 40 транспортов и боевых кораблей. Он следовал вдоль латвийского побережья курсом на север, к Ирбенскому проливу.

"Найти конвой в море. Нанести по нему бомбовый удар. Результаты донести по радиосвязи". Вот задача, поставленная 1-му МТАП.

Как ни спешил личный состав с подготовкой к вылету, экипажам удалось подняться в воздух только в 21 час 20 минут - уже в наступивших сумерках. Вылетело двенадцать самолетов ИЛ-4. Под каждым из них висело по три бомбы ФАБ-500. Ведущим был наш флагманский экипаж. Весь личный состав авиагруппы был подготовлен к полету ночью в составе эскадрильи.

Наш маршрут: Беззаботное - Котлы - Пярну - Ирбенский пролив и далее вдоль побережья Латвии на юг, до Либавы.

До Рижского залива погода была сложной. Кучевая облачность 6-7 баллов с нижней кромкой до 200 метров простиралась на всем участке маршрута. Временами шел моросящий дождь. Летели под облаками. Самолеты сильно болтало. Южнее нас вдали сверкали молнии. Видимость резко ухудшалась.

Пилотировать самолеты было трудно, тем более что полет осуществлялся строем, без включенных бортовых навигационных огней.

В Рижском заливе и далее в море облачность исчезла, но наступившая темнота снизила до предела видимость. Видны только очертания берега, а что на воде различить невозможно.

Впереди засверкали трассы зенитных снарядов. Кто бьет по нам - корабли противника или свои, - определить трудно.

К сожалению, в то время на наших самолетах не было бортовых радиолокаторов, при помощи которых можно было все видеть на воде в полосе полета. Приходилось полагаться только на визуальное обнаружение целей. Но корабли и транспорты, конечно, шли, маскируясь, без включенных огней, при полном радиомолчании. Стало ясно, обнаружить конвой в темную ночь невозможно.

Ударная группа, долетев до военно-морской базы Либава, развернулась и пошла обратно у самого берега, на высоте 500 метров. Мы все-таки не теряли надежды обнаружить конвой, но она, увы, не сбылась. Не удался ночной полет.

По установленному правилу, летим к линии фронта и там, в районе Кингисеппа, сбрасываем на противника бомбовый груз.

Через три часа сорок минут после взлета эскадрилья произвела посадку на своем аэродроме. Здесь узнали, что

вылетевшие раньше нас два самолета-разведчика полка также вернулись ни с чем. Конвой не обнаружен.

Не успели мы заявиться на командный пункт полка для доклада, как из штаба авиабригады поступила команда на вылет нашей авиагруппы с прежней задачей. Все наши доводы, что в море непроглядная темень, разглядеть что-либо невозможно, не были приняты во внимание. \

И вот снова, в 1 час 40 минут, теперь уже 13 июля, эскадрилья взлетела и прежним маршрутом пошла в море. И вновь, ничего не обнаружив, мы вернулись на свой аэродром, предварительно, конечно, завернув на линию фронта и сбросив на противника бомбы.

А между тем крупный вражеский конвой, прикрываясь темнотой и берегом, шел на север. В четыре часа утра, когда сторожевые корабли КБФ обнаружили, что конвой входит в Рижский залив, нам вновь дали команду на взлет.

- Задача прежняя.

Летный состав изнемогал от усталости. От перенапряжения болели глаза. Но мысль, что мы будем над Рижским заливом с восходом солнца и, несмотря ни на что, найдем конвой, выполним поставленную задачу, подняла боевой дух.

В 5 часов экипажи вновь в воздухе. Сразу же почувствовали перемену погоды. Теперь над нами была тонкая слоистая облачность, лишь вдалеке на юге виднелись грозовые вспышки.

Рижского залива достигли как раз в тот момент, когда на горизонте показался красно-оранжевый диск солнца. Вот и наше светило! Небо чистое. Море спокойное, искрится в лучах восходящего солнца.

Летим на высоте 2000 метров, в плотном боевом порядке. Под фюзеляжами самолетов, как и ранее, по три ФАБ-500. С каждым пройденным километром все лучше, отчетливее просматривается Рижский залив. И вот в юго-восточной его части видим легкий крейсер противника, следующий курсом на север. Первая ласточка. Надо полагать - прикрытие, и, значит, конвой где-то невдалеке.

- Ударить по крейсеру, - принимает решение капитан Федоров. - С каждого самолета сбросить по одной бомбе.

Ведомые самолеты заходят на боевой курс для бомбоудара. Но крейсер ловко маневрирует, затрудняя прицеливание.

Тогда решаем зайти для удара по крейсеру со стороны солнца. При этом маневре с севера на восток я и увидел конвой. Большой, он шел у самого берега южной части залива, держа направление к Риге. Шел четырьмя параллельными колоннами по десяти транспортов в каждой.

- Оставить крейсер, - прозвучала команда с флагмана. - Курс - на конвой!

Теперь взоры экипажей были устремлены на идущие впереди транспорты. Было видно, что дистанция между! ними не выдерживалась. Значит, надо полагать, не миновал конвой ударов наших кораблей и береговой артиллерии с острова Сааремаа, когда проходил его. Так оно и было. Уже при входе в Ирбенский пролив, как мы узнали позже, конвой подвергся обстрелу 180-миллиметровых орудий батареи береговой обороны с острова Сааремаа и потерял несколько транспортов. А при входе в Рижский залив был атакован четырьмя торпедными катерами под командованием капитан-лейтенанта Гума-ненко. Но, несмотря на потери, он и сейчас был велик: 42 транспорта да корабли охранения.

И вот цель перед нами. Отчетливо видны верхние палубы транспортов. На них различимо содержимое. Палубы забиты танками, самоходными орудиями. На некоторых судах, торчат поднятые вверх стволы зениток Они уже выбрасывают снаряды по нашим самолетам. Но огонь неорганизованный. В радиусе трех-четырех! километров от конвоя маневрируют, ведя зенитный огонь, несколько сторожевых кораблей и два миноносца. I Истребительного прикрытия пока не видно, но его следует ожидать. И нам нельзя медлить, надо действовать.

Зорко всматриваясь в конвой, мы твердо определили, что идущие к Риге крупные, сильно охраняемые транспорты перебрасывают морским путем по меньшей мере танковую дивизию. Вот это - цель!

С флагмана подана команда: "Построение в колонну звеньев. Высота 2000 метров. Заход на боевой курс со стороны берега".

Я вглядываюсь в берег. Короткая волна перемывает золотистый песок. Поверхность залива в лучах восходящего солнца все время меняет оттенки: водная гладь то серая, то голубоватая, то серебристая.

Вновь переношу взгляд на конвой. В центре третьей параллельной колонны бросается в глаза особенно крупный транспорт. Водоизмещение не менее 10-12 тысяч тонн. В отличие от других верхняя его палуба отливает красным цветом, что особенно выделяет его на водной поверхности. И очень уж много всего на палубе. Видны танки - незачехленные, ничем не прикрытые. И беготня на палубе людей, вероятно поднятых по боевой тревоге.

Вот, думаю, главная цель во всем конвое. Федоров соглашается. Ведомым экипажам передается указание:

"Сбрасывание бомб производить по сигналам ведущих в

звеньях. В первом заходе бросать по одной бомбе с самолета. Главная цель - транспорт с красной палубой".

Первый заход ко всеобщему нашему огорчению не дал желаемых результатов. Лишь одна из двенадцати сброшенных бомб взорвалась рядом с транспортом, остальные прошли с перелетом в 30-40 метров. И все-таки транспорт получил повреждение, потерял ход, стал откатываться влево, а затем застыл на месте. К нему подошли почти вплотную два других транспорта из этой же колонны. Ну что ж, цель увеличилась в своих размерах. Это хорошо.

Повторный заход. И четыре бомбы из сброшенных двадцати четырех точно попадают в цель. Особенно метким оказалось звено, ведомое капитаном В. А. Гречишниковым (штурман - старший лейтенант А. И. Власов). В транспорт-гигант с красной палубой угодили три бомбы ФАБ-500, и от страшной силы взрыва он переломился. Вверх поднялись корма, носовая часть, и все это скрылось под водой. На корме второго транспорта разразился пожар. Высоко вверх поднялся столб черного дыма. Транспорт медленно, с большим правым креном стал погружаться в воду.

Стрелок-радист флагманского самолета старшина Казунов удачно сфотографировал гибель двух фашистских транспортов. И, как скоро увидит читатель, его снимки очень пригодились нам.

Третьего захода не могло быть - весь наш боезапас был израсходован. По радио мы донесли в штаб полка и авиабригады, что обнаружили конвой в Рижском заливе, о его составе, скорости хода, направлении движения. Сообщили также о нашем бомбоударе и его результатах - о потоплении двух транспортов.

На обратном пути в районе города Пярну мы встретили эскадрилью торпедоносцев нашего же полка. Она шла на тот же конвой. Покачав плоскостями своих самолетов, мы пожелали нашим боевым друзьям удачи и успеха.

Вслед за торпедоносцами с небольшим интервалом тем же маршрутом летело несколько групп бомбардировочной авиации флота. Им предстояло довершить разгром вражеского конвоя, что и произошло уже в устье реки Западная Двина.

Приземлились на родном аэродроме, едва живые от усталости. Одолевал сон. Слипались глаза. Ведь более полусуток провели в воздухе в обстановке крайнего напряжения. Но тут же флагманский экипаж получает приказ: "Срочно вылететь в Таллин, к командующему КБФ".

Командующий флотом, объяснил мне и капитану Федорову командир полка, требует вашего личного доклада о поисках конвоя противника и о боевых действиях против него.

Приказ есть приказ. Наспех позавтракав, Федоров и я на

самолете ПО-2 летим в Таллин. Пролетая аэродром Котлы, невольно обращаем внимание на очаги пожаров на местах приангарных помещений, на большое количество воронок от взрывов бомб на летном поле.

По всему видно, аэродром только что подвергся бомбардировке. А ведь на нем базировались бомбардировочные полки нашей 8-й авиабригады. Видно, счастье сопутствовало им. Мы их видели летящими в Рижский залив на бомбежку фашистского конвоя. И в это самое время на их аэродром нагрянула немецкая авиация. Произошло неожиданное несовпадение: в то время, как наши бомбардировщики добивали немецкий конвой, гитлеровские самолеты штурмовали их пустующий аэродром.

Мы с Федоровым не спали вторые сутки. Усталость все сильнее одолевала нас. Руки не слушались, а надо было твердо держать штурвал, рычаги управления. Глаза слезились под бьющими лучами солнца. Шутка ли сказать самолет в воздухе.

Пришлось нам - летчику и штурману - вести самолет поочередно: десять минут он, десять минут я. Один из нас в это время управлял, другой - спал. Но были моменты, когда мы засыпали оба одновременно и вдруг вздрагивали от резкого свиста самолета, стремительно несущегося к земле, едва успевали выровнять машину, готовую врезаться в землю.

Сейчас вспоминаешь об этом как о чем-то неправдоподобном. А все обстояло именно так. Этот полет мог кончиться для нас трагично. Ведь опоздай мы на миг открыть глаза - и конец. А кроме того, любой вражеский истребитель, окажись он поблизости, без труда мог сбить нас.

Наконец мы на таллинском аэродроме. Нас быстро доставляют в штаб флота. И вот встреча с командующим.

Адмирал В. Ф. Трибуц принял нас с подчеркнутой суровостью на лице.

- Доложите, почему вы ночью не обнаружили такой крупный конвой?

Все наши объяснения о непроглядной темноте ночи, о том, что визуально ничего нельзя было обнаружить и ь первом и во втором вылете, он не желал принимать во внимание.

- Вы персонально, как руководители, как ведущий экипаж, виновны в проходе конвоя в Рижский залив, и за это вас полагается судить.

Я вновь стал доказывать, что ни нашей эскадрилье, ни двум ранее посланным разведэкипажам ночью невозможно было что-либо разглядеть на море. А с рассветом мы сразу же отыскали конвой и отбомбили его. По радио донесли во все штабы о

местонахождении конвоя, о потопленных нашими экипажами двух транспортах. При этом я вынул из кармана свернутую трубочкой фотографию, запечатлевшую момент гибели двух немецких транспортов. (Старшина Казунов сумел быстро проявить свою пленку и перед самым нашим отлетом в Таллин сунул мне в руки сырой отпечаток.)

- А это что у вас? - заинтересовался адмирал Трибуц свернутым в трубку листом, который я держал в руках.

Я развернул снимок и, вручая его командующему флотом, сказал:

- Это заснятые с нашего самолета уничтоженные транспорты противника. Схвачен на пленку самый момент их гибели.

Разглаживая фотографию и всматриваясь в ее четкое изображение, адмирал спросил:

- Так что, это снимок сегодняшнего удара?

- Так точно! - ответил Федоров.

- Оставьте здесь эту фотографию. Она понадобится. Суровость на лице адмирала сменилась добродушием, потеплели глаза. Он принялся расспрашивать нас о подробностях поиска транспортов. Мы рассказали все, как было. Сообщили также, что при отходе от цели видели четверку наших торпедных катеров, которые атаковали конвой, а в воздухе встретили несколько групп самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков авиачастей флота.

Ну а как вы себя чувствуете? - поинтересовался командующий.

- Страшно устали, товарищ адмирал, - откровенно признался Федоров. Едва долетели до Таллина. Я кивнул в знак согласия.

- Благодарю за службу. Желаю боевых успехов.

Этими словами адмирал закончил разговор с нами. Мы повернулись по всем правилам Устава и вышли из кабинета командующего. В приемной его помощники распорядились о нашем обеде и отдыхе.

Через три часа мы снова летели на своем тихоходе. На аэродроме Беззаботное нас окружили летчики, штурманы, стрелки-радисты. Пошли расспросы о встрече с командующим. Мы передали товарищам весь наш разговор в штабе флота. А сами узнали новые подробности о конвое. Только в результате ударов экипажей нашего полка потоплено шесть транспортов и сторожевой корабль, а четыре повреждены. А вообще-то мало что осталось от крупного фашистского конвоя.

Это был первый боевой успех нашего полка на море.

На главную цель!

Как-то мы с полковником Е. Н. Преображенским, недавно назначенным командиром 1-го минно-торпедного авиационного

полка, приехали по срочному и важному делу в Ленинград. Было это в конце июля. В штабе военно-воздушных сил фронта нам предстояло согласовать и уточнить вопросы взаимодействия морской и сухопутной авиации при уничтожении фашистских бронетанковых частей под Кингисеппом.

Мы пробыли в штабе до полуночи, а когда вышли на улицу, раздались сигналы воздушной тревоги. Проскочить по пустынному городу не удалось первый попавшийся патруль задержал нас, предложил отправиться в бомбоубежище.

Оставив машину у тротуара, мы вошли под арку ближайшего дома, чтобы переждать воздушный налет. Стоя под аркой, наблюдали за скользящими по небу прожекторными лучами. Иногда они брали в свои перекрестия вражеский самолет, и тогда к нему протягивались трассы зенитных снарядов.

Вдруг послышался завывающий свист и где-то вблизи сильно рвануло. Все, кто был с нами под аркой, бросились к бомбоубежищу. Остался лишь один старичок. Бросая на нас косые, недобрые взгляды, он наконец приблизился и, не скрывая недружелюбия, выпалил:

- Эх, летчики! Позволяете фашистской нечисти бомбить такой город. Здесь ли, под аркой, ваше место? Устроили бы немцам то же, что они устраивают нам, ленинградцам.

Всю эту гневную тираду он произнес на одном дыхании, повернулся и побрел в убежище, не пожелав даже выслушать нас. Это была горькая пилюля.

Возвращались в свой полк в скверном настроении. Каждый думал об одном и том же - о старике и его упреке.

Преображенский первым нарушил молчание:

- А в самом деле, ужасно действуют на людей ночные бомбежки. Эти приглушенные гулы невидимых самолетов, грохот зениток, свист падающих бомб, их оглушительные взрывы, пожары и, наконец, человеческие жертвы. - Помолчав, добавил: - В одном он прав, надо бить противника повсюду. И по глубоким тылам, и по самому Берлину! Чтобы они почувствовали на себе, что такое война.

Я промолчал, а в душе целиком разделял мнение командира полка.

Начался уже август тяжелого сорок первого. Красная Армия сражалась с невиданным ожесточением, но не могла всюду противостоять численно превосходящим силам врага. Фронт все дальше откатывался на восток. Гитлеровские дивизии были под Смоленском, на подступах к Таллину и Ленинграду. Вражеская авиация бомбила Киев, Севастополь, Одессу, Мурманск... Фашистская пропаганда трубила на весь мир, что советский

воздушный флот уничтожен и потому угроза городам Германии исключена.

Конечно, внезапно обрушенные гитлеровцами бомбовые удары на наши авиабазы, последующие ожесточенные воздушные бои привели к значительным потерям в авиации. Враг располагал и большим численным превосходством в истребителях, и определенным качественным преимуществом в технике.

Но советская авиация продолжала сражаться. Она поддерживала свои войска на поле боя, уничтожала фашистские самолеты и в небе и на аэродромах, громила технику и живую силу противника в его тылу.

1-й минно-торпедный авиаполк ВВС Балтийского флота в те дни громил противника в районах Пскова и Луги, Кингисеппа и Таллина, на подступах к Ленинграду. Обрушивал торпедно-бомбовые удары на вражеские корабли в морских базах и в открытом море.

Наш аэродром был расположен вблизи Ленинграда. Само его название Беззаботное явно не гармонировало с той атмосферой, которая царила у нас. Забот у авиаторов было по горло. Но все были полны решимости драться. И жила в нас мысль: ударить по самому Берлину - главному фашистскому логову. Она все прочнее утверждалась, по мере того как авиаторы сталкивались с чудовищными зверствами, творимыми гитлеровцами на советской земле.

Вот лишь одно из многих страшных зрелищ, которые доводилось наблюдать летчикам полка.

К исходу дня мы возвращались на свой аэродром после выполнения боевого задания в районе Кингисеппа. Летели параллельно шоссе Гатчина - Ленинград. И с высоты отчетливо видели, как несколько фашистских истребителей неслись вдоль Гатчинского шоссе на малой высоте, поливая свинцовым дождем женщин, детей, стариков. У меня да и у всех летчиков, наблюдавших эту страшную картину, содрогалось сердце.

После посадки командир полка Преображенский собрал летный состав для разбора полета. И начал на этот раз необычно:

- Наверное, все вы, товарищи, только что наблюдали происходившее на Гатчинском шоссе. Все? Так вот как зверствуют фашисты на советской земле кровь стынет в жилах. И кому, как не нам с вами, мстить беспощадно гитлеровцам, уничтожать фашистскую тварь всюду, где она есть...

Потом он припомнил и воспроизвел эпизод, невольными свидетелями которого мы с ним оказались под аркой одного из домов в Ленинграде, гневные слова упрека того старика, брошенные в лицо нам, летчикам.

- Думаю, прав этот старик, - сказал полковник. - Советские люди надеются на нас, летчиков. Ждут от нас больше того, что мы с вами делаем. И как бы ни было нам тяжко и жарко, мы обязаны еще крепче громить заклятого врага, наносить по нему все больше уничтожающих ударов, бить по самым крупным и чувствительным целям фашистских извергов.

В тот вечер в мой штурманский планшет легла карта с необычным маршрутом: остров Сааремаа - Берлин. Несколько часов мы с командиром и комиссаром полка размышляли над этим маршрутом, над путями его осуществления. Ведь в те тяжелые для нашей страны дни он казался просто невероятным, фантастическим.

Евгений Николаевич Преображенский, помню, сказал тогда:

- Если лететь, то только с аэродрома Кагул. - Речь шла о небольшом сравнительно летном поле на острове Сааремаа. - Оттуда наши ИЛ-4 смогут долететь до Берлина, захватив с собой каждый до тысячи килограммов бомб, и вернуться обратно, горючего должно хватить. Другого, более удобного аэродрома с точки зрения расстояния я не вижу.

Командир полка не сомневался, что такую боевую задачу наверняка поставит перед нами командование. И он даже наметил экипажи, которые, имея достаточный опыт, могут ее решить.

Теперь в моем планшете лежала карта с маршрутом: Кагул - Берлин Кагул.

Мы тут же условились держать этот маршрут в строгой тайне.

Евгений Николаевич был прав. Идея бомбовых ударов по Берлину в те дни вынашивалась и в высших сферах военно-морской авиации. Подробности этого замысла дошли до меня позже. Но поскольку они представляют известный интерес, не лишне рассказать, как это было.

Много лет спустя, когда я возглавлял штаб авиации Военно-Морского Флота, нарком военно-морских сил адмирал Николай Герасимович Кузнецов поведал мне в одной из непринужденных бесед историю этого смелого замысла. Я не только хорошо запомнил его рассказ, по, придя вечером домой, записал суть его в своем дневнике. Вот как, по словам Н. Г. Кузнецова, складывались обстоятельства.

В двадцатых числах июля 1941 года к адмиралу Н. Г. Кузнецову обратился генерал-лейтенант авиации С. Ф. Жаворонков, командующий ВВС Военно-Морского Флота:

- Вношу на ваше рассмотрение вопрос об ответном бомбовом ударе по Берлину силами минно-торпедной и бомбардировочной авиации Краснознаменного Балтийского и Черноморского

флотов.

В состав авиационной группы специального назначения предлагалось включить до 70 хорошо подготовленных экипажей самолетов ИЛ-4, причем без значительного ущерба для фронтов.

- Вопрос сложный и весьма существенный, - ответил после некоторых размышлений нарком. - Пусть специалисты штаба ВВС все тщательно взвесят, проанализируют, и тогда будем решать.

В штабе ВВС основательно занялись этим делом. Рассмотрели разные варианты, учитывали возможные трудности и препятствия. Главная трудность состояние аэродромов на острове Сааремаа. Их грунтовые взлетно-посадочные полосы длиной 1100 метров внушали некоторые опасения. Требовалось удлинить их. Не все устраивало специалистов и с точки зрения базирования самолетов ИЛ-4 на этих аэродромах. Контр-адмирал В.А. Алафузов, кроме того, обращал внимание на сложность обстановки в Эстонии, где 8-я армия Северо-Западного фронта под натиском превосходящих сил противника с боями отходила на север, к Финскому заливу.

- Что получится, - спрашивал он, - если главная база КБФ - Таллин и все острова Моонзундского архипелага окажутся вдруг отрезанными, останутся в глубоком тылу? Это же неминуемо скажется на условиях базирования самолетов ИЛ-4 на острове Сааремаа, а стало быть, затруднит их полеты на Берлин.

Да, риск был велик. Ответственность организаторов дерзкой по замыслу операции была исключительна. И все же мнение в штабе было единым: осуществить полет. В ответ на бомбардировку немцами Москвы ударить с воздуха по Берлину.

- Ваше предложение я доложу Верховному Главнокомандующему, - ответил Н. Г. Кузнецов Жаворонкову. - А вы вместе со своим штабом еще и еще раз взвесьте все за и против. Проверьте тщательно все расчеты.

26 июля Н. Г. Кузнецов был у И. В. Сталина. Закончив доклад о положении на флотах и ответив на вопросы Верховного Главнокомандующего, адмирал развернул на столе карту Балтийского моря и сказал:

- У нас, в штабе ВВС, возникло мнение нанести ответный бомбовый удар по Берлину силами минно-торпедной авиации двух флотов - Балтийского и Черноморского.

Сталин посмотрел на карту. Устремил взгляд на жирно прочерченную линию, соединяющую эстонский остров Сааремаа со столицей Германии.

- Операция выполнима, хотя и риск велик, - комментировал нарком. - Вот и наши расчеты.

Рядом с картой легла на стол табличка со всеми исходными

данными специалистов, которым поручалось произвести тщательные расчеты.

Сталин внимательно просмотрел табличку, подумал и коротко сказал:

- Оставьте все это у меня.

На другой день Н. Г. Кузнецова вызвали к Верховному Главнокомандующему.

- Вернемся к вашему предложению, - сказал Сталин, как только адмирал подошел к его столу. - Ставка разрешает вам, товарищ Кузнецов, нанести удар по Берлину в ответ на бомбардировку Москвы немецкой авиацией.

- Морские летчики приложат все усилия, чтобы с честью выполнить ваше задание, товарищ Сталин.

- Будем надеяться, товарищ Кузнецов. Но учтите - авиацию Черноморского флота трогать нецелесообразно. Обстановка на юге весьма сложная. Пошлите пока на Берлин две эскадрильи с Балтики. Потом пошлем еще.

Он задумчиво прошелся по кабинету и, что-то вспомнив, спросил:

- Скажите, товарищ Кузнецов, кто конкретно высказал мысль о нанесении ответного удара по Берлину?

- Это предложение, товарищ Сталин, внес генерал-лейтенант авиации Жаворонков - командующий ВВС Военно-Морского Флота.

- Пусть Жаворонков и руководит этой операцией, - закончил разговор Сталин.

Николай Герасимович Кузнецов с гордостью воспринял это задание. Ведь именно авиации военно-морских сил поручено столь важное дело - нанести первый бомбоудар по столице Германии. Вызванному в тот же час Жаворонкову нарком сказал:

- Операция "Берлин" Ставкой Верховного Главнокомандующего разрешена. Руководство ею товарищ Сталин возложил лично на вас, Семен Федорович.

Лицо Жаворонкова просияло. Он выразил благодарность за оказанное доверие и попросил разрешения завтра же вылететь на Балтику.

- Можете лететь завтра, - согласился Н. Г. Кузнецов и напомнил: Будете действовать только двумя эскадрильями Балтфлота. Черноморцев не велено трогать.

Вот предыстория этого ответственного и сложного полета, рассказанная здесь со слов наркома Военно-Морского Флота Николая Герасимовича Кузнецова. А все дальнейшее происходило на наших глазах, при на-YICM участии.

30 июля командир 1-го МТАП полковник Преображенский

получил из Москвы срочную телеграмму: "В Беззаботное вылетел на самолете командующий ВВС ВМФ генерал-лейтенант авиации Жаворонков. Встречайте".

Преображенский показал телеграмму военкому полка батальонному комиссару Г. З. Оганезову.

- Странно, - пожал плечами комиссар. - Ведь только две недели прошло, как он был у нас. Очень странно.

- Должно быть, предстоит что-то серьезное, - промолвил Преображенский. - Но не будем гадать. Пора встречать начальство.

Из приземлившегося самолета вышли трое. Вместе с Жаворонковым сошли на землю его адъютант майор Боков и главный штурман ВВС ВМФ полковник Мостепан.

У трапа Преображенский отдал рапорт командующему ВВС. Приняв его и поздоровавшись с командиром и комиссаром полка, Жаворонков сказал, вытирая платком потное лицо:

- Жаркая погода. Жарко во всех отношениях.

На командном пункте полка Жаворонков попросил командира и комиссара полка доложить о состоянии части, о задачах, которые она решает.

Полковник Преображенский докладывал подробно о материально-технических ресурсах полка. Летный состав трудится с большим напряжением, наносит удары по противнику в районах Двинска, Пскова, Порхова, Дно, Гдова, Луги, Кингисеппа, по кораблям и транспортам противника в море.

Военком Оганезов сказал, что летчики, несмотря на большое напряжение физических сил, рвутся в бой.

- Что ж, хорошо, если все идет как надо, - резюмировал Жаворонков. Ваш полк, насколько мы его знаем, безусловно, отличный, геройский полк. Это радует. Но, как говорят, большому кораблю - большое плавание. За этим меня и послали к вам.

Жаворонков пристально взглянул на командира и комиссара полка. Он, конечно, хорошо понимал, что те

теряются в догадках - что же последует дальше и кто мог послать командующего ВВС флота в полк? Не желая долго испытывать их терпение, Жаворонков продолжал:

- Повторяю, товарищи, именно вашему полку, как одному из лучших на Балтике, оказана большая честь. Перед полком ставится задача чрезвычайной важности. Вам предстоит нанести первые бомбовые удары по столице Германии Берлину.

Жаворонков заметил, как просветлели лица его собеседников, и улыбнулся. После небольшой паузы продолжал:

- Эта сложнейшая боевая задача поставлена вашему полку Ставкой Верховного Главнокомандования как ответная мера за

варварские налеты немецкой авиации на столицу нашей Родины - Москву.

- И Ленинград, - не сдержав волнения, вставил Оганезов. Жаворонков улыбнулся.

Чувство глубокого волнения охватило Преображенского и Оганезова. И оно было понятно Жаворонкову.

- Товарищ генерал-лейтенант авиации! Первый мин-но-торпедный авиационный полк с честью выполнит поставленную Родиной и партией боевую задачу! - взволнованно произнес Преображенский.

Жаворонков крепко пожал руки командира и комиссара полка. Он спросил руководителей части:

- Сколько можете выделить экипажей для проведения операции?

- Тридцать шесть, - не задумываясь, ответил Преображенский.

- Допустим, тридцать шесть, - продолжал Жаворонков. - Но ведь речь идет о специально отобранных для этой цели, о самых отличных экипажах.

- Такие и отобраны, товарищ командующий, - ответил Оганезов. - Все тридцать шесть и именно для этой цели.

- Как это отобраны? Когда?

- Отобраны для полетов на Берлин и включены в специальный список, отвечал Оганезов.

- Так точно, товарищ командующий, - подтвердил Преображенский. - Мы специально занимались этим делом. Вот список. Представляем его на ваше рассмотрение.

Лицо Жаворонкова выражало удивление. Он спросил:

- А откуда вам было известно, что предстоит полет на Берлин?

Преображенский ответил:

- Мы это чувствовали сердцем. Мы в это верили. И уже несколько дней готовили себя к такому полету.

Жаворонков глубоко задумался, а потом полушутя-полусерьезно сказал:

- Так, стало быть, этот полет мы готовили и порознь и вместе, что называется, снизу и сверху.

- Выходит, так, - ответил Преображенский. И все трое рассмеялись.

Обсуждение боевого задания продолжалось долго.

- Было бы, конечно, хорошо послать на Берлин и тридцать шесть самолетов, - сказал Жаворонков, - но на первый раз придется ограничиться двумя эскадрильями. Это указание Ставки. Вот и отберите из этого списка двадцать самых искусных, самых опытных экипажей. Тогда мы и рассмотрим список в

полном его составе. Хорошенько подумайте, кого назначить командиром и комиссаром специальной авиагруппы. Имейте при этом в виду, что большинство самолетов и личного состава останется на месте. Полку тоже предстоит работа.

- Понятно, товарищ командующий, - ответил Преображенский.

- Отобранные для полета экипажи готовить к перебазированию на аэродром Кагул. Последующие распоряжения будут даваться по ходу дела. Ставлю вас в известность, что руководить операцией поручено мне, - заключил Жаворонков. И последнее: все держится в строгом секрете.

Через час командир и комиссар полка представили командующему список летного состава, отобранного для выполнения специального задания. Командиром авиагруппы значился полковник Е. Н. Преображенский, комиссаром - Г. З. Оганезов, штурманом - капитан П. И. Хохлов. Далее в определенной последовательности, по эскадрильям и звеньям, шли экипажи.

Докладывая состав специальной авиагруппы командующему, Евгений Николаевич сказал:

- Товарищ генерал-лейтенант авиации! Я и комиссар полка считаем, что мы оба должны находиться в составе оперативной авиагруппы - там, где будет решаться основная боевая задача. Просим доверить нам этот полет. Экипажи подобраны по принципу - лучшие из лучших.

Семен Федорович Жаворонков внимательно просмотрел список, не высказав при этом никаких замечаний. Он лично знал многих авиаторов, комиссара части, но больше всего командира еще по прежним его должностям и высоко ценил его как опытного специалиста, прекрасного пилота и воспитателя.

Евгений Николаевич был замечательным коммунистом и пламенным патриотом Родины. Невысокого роста, крепкого телосложения, всегда собранный, точный, требовательный - таким его знали всюду, где он проходил службу от рядового до полковника. Он страстно любил летать, и эту любовь к самолету, к небу прививал своим товарищам по службе. За участие в боевых действиях в Финляндии он был награжден орденом Ленина.

Авиаторы 1-го минно-торпедного авиаполка много были наслышаны о полковнике Преображенском, командовавшим до недавнего времени 57-м бомбардировочным полком нашей 8-й авиабригады, с которым нам не раз приходилось взаимодействовать при выполнении боевых задач. Теперь он был нашим командиром. Неизменным оставалось его правило - неукоснительное выполнение приказа, команды, распоряжения.

Он был непримирим к тем, кто поверхностно готовился к боевому вылету, бывало, что отстранял от полета, наказывал и в то же время не упускал случая, чтобы по достоинству оценить подвиг экипажа, учил на хорошем примере других авиаторов.

На все боевые задания Евгений Николаевич водил полк сам, учил летный состав, как действовать в различных условиях боевой обстановки быстро и хладнокровно. В хорошем контакте работал Евгений Николаевич с комиссаром, партийным бюро полка, брал на себя многие функции политработника. Его выступления перед строем или на собраниях были проникнуты идейной убежденностью, партийной принципиальностью, отличались точным критическим анализом.

И еще одно драгоценное качество. Командир полка старался не отличаться от подчиненных в быту, питался из общего котла наравне со всеми, не позволял повару делать для себя никаких исключений. Особенно его гуманность проявилась в тяжелые блокадные месяцы Ленинграда. Увидев, что в окно столовой, в которой мы питались, заглядывают голодные дети, Евгений Николаевич первым отдавал им половину своего хлебного пайка. Летчикам полка, перегонявшим самолеты на ремонт в тыловые авиаремонтные базы, он постоянно наказывал - попутно перевозить в тыл ослабших от голода ленинградцев, в первую очередь детей.

Вот с каким командиром предстояло нам совершать этот необычный полет.

Генерал Жаворонков еще раз был немало удивлен, когда, вызвав меня, спросил: имею ли я карту Северной Германии? Я вынул из планшета лист карты с обозначенным на нем маршрутом: Кагул - Берлин - Кагул.

- Как это понимать? - спросил С. Ф. Жаворонков. - Я ведь категорически запретил информировать личный состав о предстоящем полете. А тут - весь маршрут.

- Личный состав не получал такой информации, товарищ генерал, - вступил в объяснения Преображенский. - А мы, как и докладывали вам, загодя готовились к полету и маршрут проработали вместе с флаг-штурманом.

- Стало быть, поставленную задачу знают трое: командир, комиссар, флаг-штурман?

- Так точно, товарищ генерал.

- Вот вас троих и предупреждаю: больше ни одна душа не должна знать, какой полет мы готовим. Это секрет чрезвычайной важности. Летному составу объявим поставленную задачу за сутки до вылета. Понятно?

- Понятно, товарищ генерал, - ответил командир полка. А

Семен Федорович Жаворонков углубился в мою карту, в маршрут полета.

В полку началась подготовка. Летчики, штурманы уменьшали девиацию магнитных компасов и радиополукомпасов, составляли новые графики. Инженеры и технический состав приводили в порядок материальную часть самолетов и моторов, готовя их к длительному пребыванию в воздухе.

Экипажи донимали меня расспросами.

- Правда ли, что полетим на Берлин?

- Откуда и когда?..

Я отвечал уклончиво. Будем лететь на полный радиус действия самолетов, в основном ночью. А куда - скажут, когда придет время.

Дел было много, времени - мало. Трое суток шла напряженная подготовка авиагруппы к перелету на оперативный аэродром. А те, кто оставался в полку, выполняли обычные задания. По-прежнему ежедневно вылетали на бомбежку бронетанковых частей противника под Лугой, Гдовом, Порховом, Кингисеппом...

В конце дня 2 августа на аэродром Кагул ушло на автомашинах отделение технического обеспечения с имуществом и боеприпасами. Через два дня оно было на месте. 3 августа из Ораниенбаума (Ломоносова) вышла группа быстроходных тральщиков с авиационными бомбами, которые должны быть доставлены на остров Сааремаа. В тяжелых условиях, преодолевая минные поля и атаки самолетов с воздуха, они выполнили это важное задание. Из Таллина доставлялись на остров авиационное топливо и продукты питания.

Командующий ВВС Балтфлота генерал-майор М. И. Самохин с присущей ему энергией делал все зависящее от него, чтобы боевая задача, поставленная Ставкой Верховного Главнокомандования, была выполнена успешно. По его приказу была усилена авиационная истребительная группа на аэродроме Кагул, предназначенная для прикрытия нашего базирования.

В 11.00 4 августа наша оперативная группа поднялась в воздух и взяла курс на остров Сааремаа. Летели на небольшой высоте - 300-400 метров, в строю пятерок. Под каждым самолетом подвешено по десять стокилограммовых бомб, чтобы иметь на первый случай хотя бы по одной бомбовой зарядке.

Прошли вдоль южного берега Финского залива. В районе Нарвы заметили группу бомбардировщиков противника Ю-88. Под плоскостями у них висели бомбы крупного калибра. Несомненно, они шли к Ленинграду. Горестно было сознавать, что фашистские самолеты базируются на советской земле, летают

над нашими городами и селами, разрушают их, убивают советских людей. Вероятно, у всех летчиков были те же тяжелые думы, что и у меня. Евгений Николаевич говорил мне по переговорному устройству: "Фашистские бомбардировщики поползли к Ленинграду. Сколько сейчас горя принесут они нашим людям".

Впереди показался Моонзундский архипелаг. Мы стали выходить на остров Сааремаа.

Аэродром Кагул, куда мы заходили на посадку, построен перед самой войной для базирования истребителей. Сразу видно - для наших бомбардировщиков условия не из легких. Взлетно-посадочная полоса 1300 метров. В западном своем окончании она подходит к деревеньке с редкими домиками, окруженными деревцами. В восточном - к ней прилегает сосновый лес, а за ним простирается сухое болото, покрытое пнями и камнями. С юга и севера к границам взлетной полосы примыкают хутора: домики, хозяйственные постройки, сады.

Истребителям места вполне хватало, но нам...

В юго-западной части у края летного поля расположился подземный командный пункт истребительной авиагруппы. Теперь он стал совмещенным. В нем разместился и штаб нашей оперативной группы во главе с С.Ф. Жаворонковым.

Впереди КП, в полусотне метрах, стояло несколько дежурных истребителей И-153 ("Чайки").

Это в порядке вещей. Но как быть нам? Не выстроишь же тяжелые бомбардировщики на открытом летном поле. Авиация противника могла их уничтожить при первой же штурмовке аэродрома.

Где и как укрыть самолеты? Над этим долго ломали голову генерал Жаворонков и полковник Преображенский. Решили ставить самолеты вплотную к хозяйственным постройкам хуторов - по одному, по два, в зависимости от количества построек и густоты растительного покрова возле них. А кроме того, мы располагаем большим количеством маскировочных сетей. Все они нашли применение.

Маскировка закончена, и командир полка поднял свой самолет в воздух. С разных высот мы с ним внимательно всматриваемся в аэродром. Приходим к убеждению, что с воздуха обнаружить самолеты трудно.

Круглые сутки на аэродроме кипит дружная работа. Строятся рулежные дорожки к местам стоянок самолетов. Они себя оправдали. ИЛы, имея достаточно прочные шасси, быстро рулили по грунтовым дорожкам

Для охраны самолетов на стоянках пришлось выставить

посты из числа механиков, техников, вооруженных винтовками и гранатами. Посты разместились в хозяйственных постройках - у самых самолетов.

Приходилось во всем приспосабливаться к неподходящим условиям. Заправка самолетов топливом и подвеска бомб. Вначале их производили непосредственно на летном поле. Несподручно да и небезопасно. Стали это делать на местах стоянок. Этим достигалось и то, что самолеты могли выруливать и взлетать в считанные минуты.

Нас беспокоило близкое соседство аэродромов противника на оккупированной немцами территории Латвии и Эстонии. Противник имел возможность сосредоточить на них значительные силы авиации для борьбы с нами. А противовоздушная оборона аэродрома Кагул была слабой. Две батареи 76-миллиметровых зенитных пушек да 14 истребителей И-153 - вот и все наше прикрытие с воздуха. К тому же посты ВНОС находились

от нас на близком расстоянии - всего за 15-18 километров, на морском берегу, и были не в состоянии своевременно оповестить о приближении самолетов противника. Случись это, наши истребители не успели бы взлететь и вступить в бой с противником. Поэтому командование было вынуждено установить зоны патрулирования истребителей, в часы наиболее вероятных налетов вражеской авиации держать в этих воздушных зонах свои "Чайки".

Грозила нам еще одна серьезная опасность. Ее мы почувствовали не сразу, но были своевременно предупреждены, что она существует. На острове действовала тайно фашистская агентура. Меры предосторожности были приняты своевременно, но они, видимо, оказались недостаточными. Но об этом несколько позже.

Считанные дни оставались до полета на Берлин. И тут неожиданно возникла дополнительная задача. Ее поставил командующий Балтийским флотом: бомбовым ударом разрушить наблюдательный пункт противника в городе Пярну. Это было 5 августа. Дело, казалось бы, несложное, но кончилось оно для нас печально.

Полковник Преображенский назначил на это задание три экипажа и решил вести звено сам. Я счел своим долгом напомнить Евгению Николаевичу, что у него и без того полно всяких забот, посоветовал послать на Пярну ведущим кого-либо из командиров эскадрилий.

- Ничего, управимся со всеми делами, - улыбнулся он. - Занимай свое штурманское кресло.

Вылет в 13.00. Температура воздуха в этот час плюс 27

градусов. Под фюзеляжами каждого из трех самолетов - по три бомбы ФАБ-500. Пока мы рулили на старт, перегрелись моторы.

Начали взлет. Самолет пробежал чуть ли не всю взлетную полосу и еле оторвался от земли. Правый мотор от перегрева стал давать хлопки, тяга его упала, и самолет никак не набирает высоту. Что делать? О развороте вправо или влево не может быть и речи - нет достаточной скорости. Остается одно посадка прямо перед собой. Посадка на болото, усеянное пнями и камнями. С убранными шасси сажать самолет нельзя - под фюзеляжем висят бомбы, при ударе об одно из этих препятствий они взорвутся. Выпускаем шасси, и самолет сразу же касается земли, бежит подпрыгивая, медленно подымая хвостовую часть. Того и гляди он скапотирует - и тогда взрыв и всему конец. Такие тревожные мысли мелькают в голове. Но вдруг все задрожало, раздался сильный металлический скрежет в хвостовой части. Самолет бросает из стороны в сторону. Но он бежит по каменистому и пнистому болоту прямо на массивную деревянную изгородь. Сносит ее и мчится теперь прямо на домик лесника. Левой плоскостью задевает за крышу домика и, развернувшись на 180 градусов, замирает на месте.

Я открыл нижний люк своей кабины и без трапа прыгнул вниз. Поскользнулся, упал на спину. Над моей головой еще раскачивались на держателях три мощные бомбы.

Самолет не скапотировал при посадке лишь по счастливой случайности. Он наскочил на большой валун, возвышавшийся над землей на 80 сантиметров, прошел по нему днищем, разрушив нижнюю часть фюзеляжа до самого хвостового оперения. Камень вдавил вверх входной люк стрелка-радиста. Но бомбы? Ни одна из них не коснулась камня.

Спустившись на землю, мы огляделись. Перед нами зияли бреши снесенного забора, сорванной соломенной крыши домика, окон, стекла которых вырвала воздушная волна.

Было жарко и душно. Хотелось пить.

Из домика выбежала перепуганная женщина - жена лесника. Мы попросили у нее воды, чтобы утолить жажду. Она вернулась в домик и вновь вышла на крыльцо с двумя кринками холодного молока. Мы мигом осушили их. Обещали доброй хозяйке исправить все разрушения. И это было сделано.

Настроение у нас тягостное. Сильно поврежден самолет. Как же на нем лететь? Да и все случившееся - скверное предзнаменование.

На место происшествия поспешил С. Ф. Жаворонков. Молча осмотрел нас, осмотрел самолет. Прошелся по полосе его приземления. И, обернувшись к нам, сказал:

- Ну, знаете ли, вы родились в сорочке. Впервые в жизни вижу посадку на такой местности, что сам черт ноги переломает. Да!.. Поздравляю со счастливым исходом.

У нас отлегло на душе.

С удвоенной энергией принялись за дело. Трактор притащил на аэродром изуродованный флагманский самолет.

Долго осматривал повреждения старший инженер Г. Г. Баранов. Разобравшись во всем, доложил:

- Через двое суток машина будет в строю.

6 августа. Преображенский и Оганезов собрали личный состав авиагруппы. Командир полка доводит боевую задачу, поставленную командованием.

- В ответ на бомбардировки немецкой авиацией столицы Советского Союза Москвы, других городов нашей Родины Ставкой Верховного Главнокомандования приказано нанести бомбовые удары по Берлину, логову германского фашизма. Это боевое задание возложено на первый минно-торпедный авиационный полк. Дадим же клятву Родине, нашей партии, что с честью выполним боевой приказ.

Прозвучало громкое "Ура!". Семен Федорович Жаворонков разъяснил авиаторам всю важность предстоящей операции, ее политическое значение.

Затем я, флаг-штурман полка, изложил маршрут полета и его особенности. Сначала будем лететь над морем до его южной береговой черты, затем - на юг, до Штеттина, а от него - на Берлин. После удара по Берлину экипажи выходят на побережье Балтийского моря в районе города Кольберга и далее летят над морем до острова Сааремаа,

Длина маршрута туда и обратно - 1760 километров, из них 1400 километров над морем. Профиль полета сложный: от малых высот при отходе от аэродрома до практического потолка самолета 7-7,5 тысячи метров над Берлином. Продолжительность полета около семи часов, с учетом возможного захода экипажа на второй круг при посадке. В этом случае топлива в баках самолета останется всего на 15-20 минут полета, так что воспользоваться каким-то другим аэродромом, кроме своего, практически невозможно. Само наше пребывание над Берлином будет коротким. Из этого следует, что штурманы должны выводить самолеты на цель предельно точно и сразу.

В те времена никаких наземных средств обеспечения самолетовождения в районах, прилегающих к аэродрому, еще не было, самолетные локаторы отсутствовали. И это требовало от нас уделять большое внимание вопросам самолетовождения. Каждый командир экипажа стремился к тому, чтобы в его составе

был опытный, хорошо подготовленный штурман.

Экипажам следовало твердо помнить и о том, что в случае попадания хотя бы одного осколка зенитного снаряда в один из бензобаков, может не хватить топлива на обратный путь. В таком случае допускалась посадка с рассветом вдали от населенных пунктов, то ли на территории Литвы, то ли Латвии. И ставилось жесткое условие: самолет сжечь, а экипажу пробиваться в свою часть через линию фронта.

В оставшееся до вылета время летный состав со всей тщательностью изучал маршрут полета и карту Берлина, особенно географию тех объектов, которые были определены для ударов конкретным экипажам.

Столица Германии к тому времени имела десять самолетостроительных заводов, семь авиамоторных, восемь заводов авиавооружения, двадцать два станкостроительных и металлургических завода, семь электростанций, ряд железнодорожных станций и т. п. Естественно, что нас привлекали прежде всего такого рода объекты. Они были распределены между звеньями и экипажами. От экипажей требовалось хорошо ориентироваться в расположении определенных для них целей в городе, территория которого составляла более 80 тысяч гектаров, а население 4,5 миллиона. Кроме Берлина летный состав изучал еще и запасные цели: Штеттин, Кенигсберг, Данциг.

Разумеется, нельзя было не учитывать нам и характера противовоздушной обороны германской столицы. Мы знали в общих чертах, как она прикрыта с воздуха. В состав ПВО Берлина входили тысячи зенитных орудий, сотни самолетов-перехватчиков, подготовленных для ночных боев, большое количество аэростатов воздушного заграждения и многое другое. Все эти средства ПВО были глубоко эшелонированы, вплоть до Балтийского побережья.

Все мы хорошо понимали, что в светлое время суток подойти к Берлину на наших относительно тихоходных ИЛ-4 было совершенно невозможно. Пас посбивали бы еще на подступах к городу. Следовательно, оставался ночной налет. И нужно было так рассчитать его, буквально по минутам, чтобы от побережья до Берлина и обратно от Берлина до моря пройти в темное время суток. Расчеты показывали: надо взлететь примерно в 21 час, когда еще светло, а вернуться в 4 утра, с восходом солнца. Но хотелось в то же время пройти хотя бы в сумерках наиболее опасный для нас участок маршрута - от острова Сааремаа на юг в море на 100-120 километров. Ведь на этом отрезке маршрута предстояло лететь невдалеке от прибрежных аэродромов на

территории Эстонии Латвии и Литвы, где базировались истребители противника. Ибо если бы им удалось перехватить до предела нагруженные бомбардировщики, идущие с набором высоты, то мы для них стали бы легкой добычей.

К сожалению, темного времени было в обрез, даже не хватало. Если, предположим, мы решили бы вылетать с острова Сааремаа в сумерки, то пришлось бы отходить от Берлина с рассветом, а там опасность была бы намного больше.

Из записей в моих бортжурналах видно: мы появлялись над Берлином от часа до часа тридцати минут ночи. Конечно, зная скорости наших самолетов, противнику не составляло труда определить время нашего взлета с острова и время посадки на нем. И именно в эти минуты противник мог бы нанести по нам бомбовый удар. Но не будем пока забегать вперед.

Летный состав с нетерпением ждал команды на вылет. Каждый экипаж четко знал объект своего удара. Штурманы тщательно изучали подходы к своим целям. Нашему флагманскому экипажу, например, выпало бомбить Штеттинский железнодорожный вокзал Берлина, где по данным разведки, в те дни скопилось множество воинских эшелонов. И так каждый экипаж мысленно представлял свою цель.

К исходу дня 6 августа закончился этап подготовки к вылету. Вновь в строю был пострадавший наш флагманский самолет. Теперь все зависело от состояния погоды в двух пунктах: остров Сааремаа и Берлин. Начальник метеослужбы ВВС КБФ капитан С. И. Каспин давал обнадеживающий прогноз на ближайшие дни. И все же генерал Жаворонков приказал - на морской аэродром Кихелькона, что на западном берегу острова Сааремаа, перебазировать две двухмоторные летающие лодки. Они предназначались для разведки фактической погоды по маршруту полета и на тот случай, если какому-то экипажу по непредвиденным обстоятельствам пришлось бы произвести вынужденную посадку на воду. Тогда ему придут на помощь летающие лодки Ч-2. Командовал этой лодочной эскадрильей капитан Ф. А. Усачев.

Погода имела теперь для нас первостепенное значение. И не только на маршруте полета и над целью. Над самим районом базирования тоже, в особенности же в час возвращения с боевого задания. В предрассветные часы августовских дней остров Сааремаа очень часто заволакивался радиационным туманом. Случись такое в час нашего возвращения - и мы окажемся в весьма затруднительном положении. Ведь запас топлива в самолетах будет на исходе.

Седьмое августа. Еще с утра С. Ф. Жаворонков объявил:

"Сегодня вылет".

Инженерно-технический состав готовит самолеты. Все лишнее, ненужное для данной операции снимается с боевых машин. Бензобаки до краев заполняются горючим. Под самолетом подвешиваются бомбы.

Восемь ФАБ-100 подвешены к флагманскому кораблю, в кабины положены кипы листовок.

Вся работа идет с подъемом. Дело спорится. И везде видишь комиссара полка Г. З. Оганезова. Утром он беседовал с инженерно-техническим составом у самолетов. Затем побывал в здании школы, где размещался летный состав пилоты, штурманы, стрелки-радисты. Переговорил чуть ли не с каждым.

Оганезова я застал беседующим с командиром второй эскадрильи капитаном В. А. Гречишниковым. У того - удрученный вид, что необычно для этого всегда жизнерадостного офицера. Глаза воспалены, на лице выступили красные пятна. Что-то неладно с ним? Да, случилось. Гречишников получил недобрые вести из дому. В родном городе Николаеве фашисты замучили его мать.

- Да, тяжко тебе, Василий, сочувствую твоему горю, - говорит Оганезов. - Счет у тебя к немцам - за мать.

- Только ли за мать, товарищ комиссар? А за жену! А за детей! - И Гречишников рассказывает еще одну тяжкую историю. В июне он вместе с женой и детьми проводил отпуск в белорусском селе Петрикове. 22 числа его, летчика, срочной телеграммой отозвали в часть. А жена Ксения с двумя детьми осталась у своих родителей. Село быстро оккупировали немцы. Что теперь с женой, с детьми? Живы ли они?

- Много бед на тебя навалилось, - вздохнул комиссар. - А может, не стоит тебе лететь сегодня в таком состоянии? Успокойся, приди в себя, а там,во втором полете...

- Да что вы, товарищ батальонный комиссар! - вспыхнул Гречишников, глаза его лихорадочно заблестели. - Да я пешком готов дойти до Берлина, чтобы поквитаться с гадами.

- Тогда лети, - Оганезов обнял летчика. - Лети, дружище, и бей фашистскую нечисть.

Потом я слышал, как комиссар разговаривал с двумя летчиками, и вспоминал все предыдущие встречи с ним и многие его замечательные дела, которыми он снискал всеобщее уважение в полку.

В наш полк Григорий Захарович Оганезов прибыл в самые первые дни войны. И мы сразу увидели в нем человека душевного, чуткого и простого. Всегда приветливый, с доброй улыбкой на лице, он располагал к себе людей, умел терпеливо

выслушать каждого и дать деловой совет, теплым словом вдохновить человека, разделить с ним трудные минуты. Комиссар был горяч до дела. Он не знал ни минуты покоя. Везде успевал побывать, быть в курсе всего происходящего в подразделениях. Он вел переписку с семьями авиаторов, павших в боях за Родину.

Между командиром полка я комиссаром сразу же установилось взаимное доверие. Они во многом дополняли друг друга, действовали сообща, делили радости и невзгоды боевой жизни.

Григорий Захарович, как и все мы, горел желанием принять участие в полете на Берлин. Все эти дни он готовил к ответственному заданию авиаторов и себя самого. Но накануне генерал Жаворонков объявил комиссару полка.

- Вы, Григорий Захарович, остаетесь на месте. Столь неожиданное решение застало Оганезова врасплох.

- Товарищ генерал-лейтенант, пошлите меня хотя бы воздушным стрелком. Прошу вас, - обращался он к командующему.

Но Жаворонков оставался непреклонным:

- Останетесь здесь, Григорий Захарович. Аэродром ведь тоже боевой участок. По острову шныряют фашистские лазутчики, до нас добираются. Надо принимать меры. А слетать на Берлин еще успеете.

После завтрака летный состав еще и еще раз проверил правильность всех расчетов на полет. Потом был обед и с 14 до 18 часов отдых.

Командир полка назначил построение летного состава на 20.00 - сразу после ужина. К этому времени должен был возвратиться из полета на разведку погоды в море капитан Усачев, вылетевший на своем 4-2 в 15 часов. Мы с нетерпением ждали его. Усачев должен был доложить метеорологическую обстановку на море, сказать, что следует ожидать от погоды на ближайшие несколько часов, ибо от этих данных зависело теперь, лететь ли на Берлин или на запасную цель.

Я уже собрался отправиться на аэродром. И тут у помещения, где размещался летный состав, ко мне подошел начальник штаба третьей авиаэскадрильи майор М. И. Котельников. Я знал его как хорошего штурмана, много летавшего на тяжелых самолетах в сложных условиях и днем и ночью. Когда комплектовались экипажи нашей оперативной группы, он умолял включить его в авиагруппу хотя бы штурманом экипажа. И командир полка согласился.

Михаил Ильич Котельников был постарше меня и по возрасту и по званию. Я знал - в авиацию он пришел из кавалерии, где был командиром эскадрона и два года воевал с басмачами в Средней Азии. Имел прекрасный послужной список. За его плечами была школа летчиков-наблюдателей. В совершенстве освоил он штурманское дело.

Что же теперь волновало М. И. Котельникова? А вот что.

- Скажи мне по совести, Петр Ильич, долетим мы до Берлина?

- Не только долетим, но и отбомбим его по всем правилам. А ты что, сомневаешься?

- Да нет, но предчувствие какое-то, черт бы его взял.

- Бывает. - И, хорошо понимая его состояние, постарался уверить его в успехе полета.

Но уже надо было спешить на аэродром. Часовая стрелка приближалась к цифре "8". Мы ехали на автомашине. Из-за поворота лесной дороги в клубах пыли показалась идущая навстречу легковушка. Из нее вышел капитан Усачев.

- До параллели южной части острова, - докладывал он командиру полка, облачность шесть баллов с нижней кромкой 1300 метров. Видимость хорошая. Южнее этой параллели облачность становится плотнее, доходит до девяти баллов. Видимость пять километров. За пятьдесят километров до южной береговой черты моря начинается сплошная облачность, местами мелкий дождь. В заключение Усачев сказал: - Погода сложная, но лететь можно.

Метеоролог Каспин со своей стороны добавил, что в районе аэродрома к возвращению самолетов с задания погода ожидается хорошая.

Получив информацию о погоде, генерал Жаворон

ков принял решение выпускать экипажи на Берлин и подтвердил время вылета - 21 час.

- Запуск моторов - по зеленой ракете, - отдал распоряжение полковник Преображенский. - Выруливание согласно очередности взлета. - Затем подал команду:

- По самолетам!

Командир, комиссар полка и с ними я направились к флагманскому кораблю. Возле него уже стояли стрелки-радисты старший сержант И. И. Рудаков и сержант В. М. Кротенке. В меховых комбинезонах и унтах. А вечер теплый, и пот крупными каплями катился по их лицам.

До запуска моторов оставалось еще 25 минут. Е. Н. Преображенский решил посмотреть экипажи перед стартом. Автомобиль подкатывал нас поочередно к экипажам капитанов Е. Е. Есина, М. Н. Плоткина, В. А. Гречишникова, Г. К. Беляева, старших лейтенантов П, Н. Трычкова, А. И. Фокина, И. П. Фенягина, А.Я.Ефремова, лейтенантов Н. Ф. Дашковского, К. А. Мильгу-нова А. Ф. Кравченко... У каждого самолета стояли в боевой готовности авиаторы, уже побывавшие в сложных полетах, прославившиеся в боях. Спокойствие, уверенность и твердую решимость выражали их лица.

- Мы вернулись к флагманскому кораблю. Тоже облачились в летную форму и начали было подыматься по трапу на борт самолета. Но тут загремел своим раскатистым басом Григорий Захарович Оганезов.

- Дорогие друзья, братья, - расчувствовавшись, говорил он, - я всей душой с вами. Каждую минуту буду думать о вас и ждать с победой. Счастливого вам полета...

Пробуя моторы, мы смотрели и на комиссара полка, вытиравшего глаза платком. Стрелки часов приближались к цифре "9". Я открыл астролюк и с ракетницей в руке поднялся над своей кабиной. Е. Н. Преображенский кивнул мне головой, что означало - давай сигнал. Зеленая ракета прочертила воздух в предвечерних сумерках. Начался запуск моторов. Все вокруг зашумело, загудело, замелькало.

Флагманский корабль, тяжело двигаясь по рулежной дорожке, вышел на простор аэродрома и подрулил к старту. Здесь с двумя флажками в руках стоял генерал Жаворонков. Помахав нам рукой, он протянул белый флажок вдоль взлетной полосы, это - разрешение на взлет. И я занес в бортовой журнал первую запись: "Взлет - в 21 час".

Самолет двинулся по взлетной дорожке. Пробежал почти все взлетное поле, перескочил мелкий кустарник и поднялся в

воздух. Надрывно гудели моторы. Самолет, набирая высоту, шел к южной оконечности острова - к мысу Сырве исходному пункту маршрута.

В воспоминаниях об этих днях Семен Федорович Жаворонков говорил: "В первом полете на Берлин много было взлетов неуверенных, почти опасных, и я глубоко внутренне переживал их. С каждым из них как будто отрывалась и уходила вместе с ними частица моего сердца. Кто знает, что их ждет в этом далеком и опасном полете на двухмоторных колесных самолетах над морем, затем над территорией противника и, наконец, над главным, хорошо защищенным логовом врага, каким являлась столица фашистского государства".

Бомбы падают на Берлин

Промелькнула внизу последняя полоска земли. Теперь под нами и вокруг только море. Куда ни глянешь - свинцовая вода. Гребни волн искрятся в лучах заходящего солнца. Полнеба закрыто облаками. А справа, на западе, над горизонтом ярко пламенеющей чертой горит вечерняя заря.

Через час полета мы пробили облачность. Высота 4500 метров. Пришлось надеть кислородные маски.

Вверху разливает бледный свет луна. Большая, ярко-оранжевая, она стоит неподвижно, озаряя звездный небосвод. Тени облаков на поверхности моря, хорошо видные в просветах облачности, создают иллюзию островов разной конфигурации.

Я прошу Преображенского поточнее выдерживать заданный курс, зная, что выход на контрольный ориентир на южном берегу Балтийского моря будет трудным. Его придется проходить в темноте, на большой высоте и при наличии значительной облачности. Евгений Николаевич умел выдерживать навигационные элементы полета. И теперь я вновь убеждаюсь в этом. С удовлетворением смотрю на свой компас. Его магнитная стрелка колеблется всего на один два градуса вправо или влево от генерального курса полета.

Летим уже два с половиной часа. Высота 6000 метров. Температура в кабине 38 градусов ниже нуля. Появилась тяжесть в голове, в руках, апатия. Трудно лишний раз повернуться, сделать движение рукой. Это признак нехватки кислорода. Открываем полностью подачу кислорода. Сразу становится легче.

По расчету времени мы должны бы уже подлетать к южной береговой черте Балтийского моря. Облачность по-прежнему значительная, и очень трудно обнаружить береговую черту. Но неожиданно нам приходит на помощь... противовоздушная оборона противника. Через просветы облаков прорезались лучи прожекторов. Следовало ожидать разрывов зенитных снарядов, но

их нет. Мы поняли, что пролетаем береговую черту и фашисты принимают нас за своих.

К нашему удовлетворению, мы точно вышли с моря на намеченный контрольный ориентир, опознали его и теперь взяли курс на Штеттин, от которого рукой подать до Берлина.

Евгений Николаевич, как видно, доволен ходом полета. У него поднялось настроение.

- Горячего чайку бы стаканчик, - слышу его голос. - Малость согреться.

- Потерпите, - шуткой отвечаю ему. - Через сорок минут горячего будет вдоволь.

- Посмотрим, - смеется Преображенский.

Над сушей облачность резко уменьшилась. Видимость - превосходная, Казалось бы, все благоприятствует нам.

Впереди по курсу замечаем действующий ночной аэродром. Так и есть, Штеттин. На летном поле то и дело вспыхивают и гаснут посадочные прожекторные огни. Вероятно, возвращаются из своих варварских полетов воздушные разбойники гитлеровского Люфтваффе.

Наши самолеты спокойно проходят над аэродромом. С высоты полета хорошо видны силуэты рулящих самолетов, движение автотранспорта. При нашем появлении над аэродромом замигали неоновые огни, засветились посадочные прожекторы. По всему видно, аэродромная служба приняла нас за своих.

Руки тянулись к бомбосбрасывателю. Так хотелось послать вниз десяток-другой авиабомб. Но нас ждала другая, еще более важная цель. И до нее оставалось только полчаса лету.

Приближение к Берлину начинало волновать нас. Как-то он встретит? Сумеем ли подойти к нему?

Погода совсем улучшилась. На небе ни облачка. И Берлин мы увидели издалека. Сначала на горизонте появилось светлое пятно. Оно с каждой минутой увеличивалось, разрасталось. Наконец превратилось в зарево на полнеба.

От неожиданности я оторопел - фашистская столица освещена. А мы у себя на Родине уже сколько времени не видели огней городов.

Передаю командиру полка:

- Перед нами - Берлин.

- Вижу, - взволнованно отвечает он. Аэронавигационными огнями Преображенский подает

идущим за флагманом экипажам команду: рассредоточиться, выходить на цели самостоятельно.

Я вывожу флагманский самолет к Штеттинскому железнодорожному вокзалу. Конфигурация освещенных улиц,

площадей четко различима с воздуха. Видно даже, как искрят дуги трамваев, скользящие по электрическим проводам. Отсвечивает в огнях гладь реки Шпрее. Тут не заблудишься, не перепутаешь выбранный объект.

Освещенный город молчит. Ни одного выстрела, ни одного прожекторного луча, устремленного в небо. Значит, противовоздушная оборона и здесь принимает наши самолеты за свои.

Цель! Теперь только цель. И вот она перед нами. Вот вокзал, опоясанный паутиной рельсовых путей, забитых железнодорожными составами.

- Так держать! - передаю я в микрофон командиру корабля. Открываю бомболюки. Снимаю бомбы с предохранителей. Берусь рукой за бомбосбрасыватель. И когда самолет подошел к цели на угол бомбосброса, я нажал кнопку. Бомбы, одна за другой, пошли вниз.

- Это вам, господа фашисты, за Москву, за Ленинград, за советский народ! - кричу я во всю мочь и все еще жму на кнопку, хотя в этом уже нет надобности - все бомбы сброшены и вот-вот достигнут цели.

Тут вспоминаю о листовках. Спрашиваю в микрофон стрелка-радиста сержанта Кротенко:

- Листовки? Он отвечает:

- Сброшены вместе с бомбами.

Вот уже горок секунд как сброшен смертоносный груз. И тут мы видим внизу, на земле, огненные всплески. В одном, в другом месте. Во многих местах. Видим, как от них расползается пламя - где тонкими ручейками, где широкими полосами. В разных секторах города видим круги и квадраты огня.

Освещенный Берлин вдруг погружается во тьму ночи. Но при этом еще ярче видятся зажженные нами костры.

Наконец воздух пронизывают прожекторные лучи. Их множество. Они шарят по небу, пытаясь взять в свои щупальца наши самолеты. И среди лучей на разных высотах рвутся зенитные снаряды. Орудия выбрасывают их сотнями. Большое количество трассирующих снарядов оставляют за гобой разноцветные трассы, и по ним видно, как снаряды, достигнув определенной высоты, уходят вниз, оставляя за собой огненный след. Если бы не война, можно было бы подумать, что над Берлином гигантский фейерверк. Все небо в огнях. А город погружен во тьму.

Стражи берлинского неба оказались застигнутыми врасплох стремительным ударом советской авиации. Слишком поздно они привели в действие свою зенитную артиллерию. Мы уже уходили

от Берлина на север, к морю. К тому же наши экипажи умело маневрировали, ускользая из лучей прожекторов, из зон зенитного огня. Впереди и с боков флагманского самолета взрывалось сразу по 30-40 снарядов. Но ни один из них не достиг цели, ибо экипаж все время применял противозенитный маневр, меняя через каждые 30-40 секунд и направление и высоту полета.

Мимо нас на большой скорости проносились истребители-перехватчики с включенными бортовыми фарами-прожекторами, стремясь поймать в свои лучи и расстрелять наши бомбардировщики. Но мы внимательно следили за этими движущимися пучками света. С их приближением начинали маневр, уходя вниз или в сторону, приглушая при этом работу моторов, чтобы сбить у выхлопных отверстий демаскирующий огонь.

С высоты 5000 метров я разглядел внизу на лунной световой дорожке аэростаты заграждения. Их было немало и в других местах. Но и аэростатные заграждения не помогли гитлеровцам.

Мы уходили от Берлина, целиком погруженного во мрак ночи. И я невольно подумал: где же твоя надменная самоуверенность, Берлин - цитадель кровавого фашизма? Где твои ярко освещенные штрассе, блеск их витрин? Мы, балтийские летчики, вмиг погрузили тебя во мрак ночи, оставив вместо сияющих огней костры пожарищ. Получай же то, что ты принес нашим, советским городам.

Тридцать минут полета до Штеттина оказались для нас нелегкими. Фашистские истребители неистовствовали в воздухе, пытались во что бы то ни стало перехватить советские бомбардировщики. И, наверно, поэтому стрелок-радист флагмана Кротенко спешно передал на свой аэродром радиограмму с заранее условленным текстом: "Мое место Берлин. Задачу выполнил. Возвращаюсь". Она должна бы быть передана с нашим выходом в море. Но Кротенко рассудил так: а вдруг собьют самолет, и думай-гадай потом, были мы над Берлином или нет, сбили нас над целью или на подходе к ней?

Поступил он, конечно, правильно.

А на аэродроме Кагул в эти часы никто не спал. Все ждали от нас вестей, все переживали. Техники, оружейники, мотористы, специалисты аэродромной команды собирались группами, не раз спрашивали комиссара полка - есть ли известия?

Григорий Захарович Оганезов то и дело забегал в радиорубку и всякий раз напоминал радисту:

- Смотри, дружок, держи ухо востро, не проморгай донесения...

И когда наконец взволнованный радист выбежал из рубки и

протянул комиссару маленький листок с короткой строчкой текста, Оганезов ринулся на командный пункт и прямо с порога прокричал:

- Они над Берлином! Возвращаются...

Потом он объезжал службы и посты аэродрома, стоянки машин, передавая всем радостную весть:

- Наши балтийцы отбомбили Берлин, летят домой!

А мы, миновав опасную зону противовоздушной обороны, достигли моря. Снизились до 4000 метров и с облегчением сняли кислородные маски. Понемногу спадало напряжение.

Теперь надо было поточнее определить свое место над морем и выяснить нет ли пробоин в бензобаках, ибо если самолет потерял какое-то количество бензина, ему не дотянуть до Сааремаа.

Судя по времени полета и остатку горючего в баках, как будто бы все нормально, и мы держали курс на Кагул. Заалел горизонт, забрезжил рассвет. Над морем стояла густая дымка. Стала беспокоить мысль, не закроет ли туман остров Сааремаа к нашему прилету?

По радио запрашиваем метеосводку и разрешение на посадку. Через несколько минут нам отвечают: "Над аэродромом густая дымка. Видимость 600-800 метров. Посадку разрешаю". Все с облегчением вздохнули. Хотя и трудно будет, но сядем дома.

Через шесть часов пятьдесят минут после нашего взлета Евгений Николаевич Преображенский с первого захода отлично посадил флагманский самолет. А следом подходили остальные. Мы зарулили на стоянку и опустились из кабин на землю. Ныла спина, руки еще не отогрелись. От перенапряжения дрожали ноги. Болели глаза.

Преображенский лег на траву прямо под плоскостью самолета. Я и оба сержанта опустились рядом. Хотелось вот так лежать, не шевелясь, на родной, приветливой земле.

Минут через пять к самолету подкатила легковая машина С. Ф. Жаворонкова.

Мы поднялись. Преображенский хриповатым голосом доложил:

- Товарищ генерал-лейтенант авиации, боевое задание выполнено.

Жаворонков, не проронив ни слова, всех нас по очереди обнял и расцеловал.

Несмотря на усталость экипажей, разбор полета был назначен сразу. На нем присутствовали все его участники. Тут же было составлено боевое донесение наркому Н. Г. Кузнецову и командующему флотом В. Ф. Трибуцу.

- Всем отдыхать! - распорядился Жаворонков.

К командному пункту были поданы автобусы. И когда я собрался выходить, адъютант генерала майор Боков вручил мне закрытый фанерный ящик небольшого размера, сказав вполголоса: "Подарок от Семена Федоровича". Я вопросительно посмотрел на генерала.

- Бери, штурман, - сказал он. - Дарю за хороший полет.

В автобусе Преображенский проявил любопытство: "Так что преподнесло тебе начальство?" - и финским ножом приподнял крышку. В ящике оказался коньяк и несколько банок консервов.

Летчики привели себя в порядок. Позавтракали. Легли спать.

А в это время нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, прочитав срочное донесение от Жаворонкова, набрал нужный номер телефона и просил доложить товарищу Сталину, что просит принять его по вопросу, касающемуся полета на Берлин. Подождав с минуту, услышал ответ: "Товарищ Сталин примет вас. Выезжайте".

Несмотря на ранний час, Сталин работал в своем кабинете. Он поздоровался с наркомом, предложил сесть.

- По вашим глазам, товарищ Кузнецов, вижу, вы принесли добрую весть. Выкладывайте.

- Да, товарищ Сталин, хорошая весть. Сегодня ночью самолеты ИЛ-4 Балтфлота под командованием полковника Преображенского сбросили бомбы на Берлин. С воздуха наблюдались большое количество взрывов, десятки пожаров. Все наши самолеты вернулись на свой аэродром в полном порядке.

- Ну что же, неплохо получилось. Пусть это будет первая ласточка.

Кузнецов далее сказал, что, как сообщило утром немецкое радио, Геббельс объявил, что якобы силы ПВО Берлина этой ночью сбили на подступах к столице Германии шесть английских самолетов. А нам доподлинно известно, что англичане не летали в эту ночь на Берлин.

- Англичане и немцы во всем разберутся сами, - сказал Сталин. - А ваши морские летчики достойны самых больших похвал. Они первыми по воздуху проложили путь на Берлин. Этот факт имеет историческое значение.

- Спасибо, товарищ Сталин, за высокую оценку действий балтийских авиаторов. Готовы выполнить другие ваши задания, - ответил Н. Г. Кузнецов.

Сталин тем временем нажал кнопку. В кабинет вошел Поскребышев.

- Подготовьте за моей подписью, - сказал ему Сталин, - поздравление летчикам-балтийцам, бомбившим сегодняшней ночью Берлин. - И продолжал разговор с наркомом: - Что же

дальше, товарищ Кузнецов? Раз начали, будем продолжать. Удары по Берлину надо наращивать. Мы уже дали распоряжение командующему ВВС о выделении еще двух эскадрилий ИЛ-4. На днях они поступят к Жаворонкову. Проследите за этим.

Заканчивая беседу с наркомом, Сталин сказал:

- Представьте к наградам тех, кто бомбил Берлин, и тех, кто активно участвовал в подготовке операции.

В 10 утра того же дня - 8 августа на командный пункт Жаворонкова прибыл комендант береговой обороны Балтийского района генерал-майор А. Б. Елисеев. Он доложил, что прибыл с поручением Советского правительства:

- Только что получена телеграмма товарища Сталина. Мне приказано объявить ее личному составу.

- Будите личный состав. Построение у командного пункта, - отдал распоряжение Жаворонков комиссару.

Уставшие летчики только что заснули. И тут - команда: "Подъем! Выходи на построение!"

Прошло несколько минут - и все стояли в строю. Из штаба вышли генералы Жаворонков, Елисеев, полковник Преображенский, батальонный комиссар Оганезов.

Обращаясь к авиаторам, Жаворонков сказал:

- Товарищи! К нам пришла радостная весть. Ее доставил комендант береговой обороны Балтийского района генерал Елисеев. Вам слово, Алексей Борисович.

Елисеев достал бланк телеграммы и начал читать:

- "Правительственная. Москва, 8 августа 1941 года. Поздравляю летчиков Краснознаменной Балтики с успешным выполнением задания Верховного Командования по нанесению ответного бомбового удара по военным объектам Берлина. Своим беспримерным полетом вы доказали всему миру мощь советской авиации, способной громить захватчиков на их собственной территории. Уверен, вы и впредь будете достойно бить немецко-фашистских оккупантов как на нашей, советской земле, так и на земле агрессора. Желаю летчикам новых боевых успехов в деле окончательного разгрома врага. И. Сталин".

Громкое "Ура!" было ответом авиаторов на теплые слова поздравления и боевого напутствия Верховного Главнокомандующего. Усталость как рукой сняло. Мы поздравляли друг друга. Клялись до конца выполнить задание командования, с честью оправдать высокое доверие Родины.

Затем с политической информацией выступил комиссар полка Г. З. Оганезов.

- Послушайте, товарищи, как изворачивается наш враг, пытаясь скрыть сам факт нанесенного нами удара по Берлину.

Немецкое радио сообщило утром, что в ночь с 7 на 8 августа английская авиация пыталась совершить налет на Берлин, что большая группа самолетов была рассеяна на подступах к столице, но несколько десятков самолетов все-таки прорвались, шесть из них сбиты и упали в черте города. В результате бомбардировки возникли пожары. А вот вам сообщение английского радио, переданное также сегодня утром. В нем утверждается, что минувшей ночью из-за плохих метеоусловий над Британскими островами английские самолеты на Берлин не летали, поэтому сообщение немецкого радио со ссылкой на Геббельса о шести сбитых самолетах вызвало в Лондоне крайнее недоумение.

Все летчики, стоявшие в строю, от души смеялись. Всем нам было ясно, что фашистская пропаганда никак не могла признать сам факт бомбардировки Берлина советской авиацией. Однако он сразу же стал достоянием мировой общественности. В сообщении Советского Информбюро за 8 августа говорилось, что наша авиация произвела сравнительно небольшую бомбардировку Берлина и первый разведывательный полет.

Это известие воодушевило советских людей, вызвало прилив энергии и энтузиазма. В тот же день на предприятиях Ленинграда состоялись многолюдные митинги. На них говорилось о подвиге военно-морских авиаторов Балтики. А. А. Жданов назвал тогда авиацию Балтийского флота политической авиацией. И это была правда. Она развеяла миф фашистских главарей о том, что якобы советской авиации не существует, что она никогда не появится в небе Берлина. Взрывы советских бомб в Берлине были услышаны во всем мире, и это имело огромное политическое и международное значение. Это подымало моральный дух советского народа, народов стран, порабощенных фашистской Германией вселяло в них уверенность в могуществе Советских Вооруженных Сил, в грядущей победе над фашизмом.

Немного отдохнув, мы начали готовиться к новому полету на столицу рейха. Работали с жаром, с творческим вдохновением. Инженерно-технический состав тщательно проверял состояние самолетов, моторов, производил подвеску бомб, загружал кабины листовками. На каждой бомбе красной краской было выведено: "Гитлеру", "Герингу", "Геббельсу", "Гиммлеру"...

Комиссар полка Оганезов пребывал в непрерывных хлопотах. Инструктировал стрелков-радистов, объяснял им, где, когда и в каком количестве сбрасывать листовки. Давал им пачки советских газет, тоже предназначенных для сбрасывания над Берлином и другими городами Германии.

О чем же говорилось в наших листовках? Они были различны по содержанию. Но вот текст одной из них:

"Немецкие солдаты! Почему вы должны погибать за узурпаторские, бредовые планы Гитлера? Свержение Гитлера - это путь к переустройству Германии, к миру.

Гитлера надо уничтожить. Ваша жизнь должна принадлежать вам. Ваша жизнь нужна для будущего Германии. Да здравствует свободная Германия! Долой Гитлера!"

Утром 16 августа на соседний аэродром Астэ, что юго-восточнее Кагула, приземлились 15 самолетов ИЛ-4 дальней авиации во главе с майором В. И. Щелкуновым и капитаном В. Г. Тихоновым. Они тоже поступили з распоряжение генерала Жаворонкова для той же цели. Нашего полку прибыло! Семен Федорович радовался - теперь на Берлин будет сбрасываться в два раза больше бомб.

К моему удовлетворению, на наш аэродром прибыли два прекрасных штурмана: главный штурман ВВС К.БФ майор Иван Троцко и старший штурман 8-й минно-торпедной авиабригады капитан А. А. Ермолаев. Для меня это большая подмога. Они вошли в состав экипажей и горячо включились в подготовку к полету. Кстати сказать, Троцко и Ермолаев находились с нами на острове Сааремаа вплоть до завершения полетов на Берлин и многое сделали для обеспечения надежного самолетовождения в сложных условиях ночных боевых вылетов, за что были награждены орденами Красного Знамени.

Я особенно подружился тогда с Александром Арефьевичем Ермолаевым. И наша дружба продолжалась многие годы. Он ушел из жизни в 1985 году. Внешне спокойный, душевный человек, А. А. Ермолаев всегда с готовностью шел на выполнение самых ответственных и опасных боевых заданий. Готовился к каждому из них особенно тщательно и этого требовал от других.

Второй полет на Берлин командование назначило на 9 августа. Время поджимало. На командный пункт вновь прибыл уже известный читателю генерал А. Б. Елисеев - комендант береговой обороны Балтийского района. Но на сей раз с весьма неутешительными вестями. Положение войск Северо-Западного фронта ухудшилось. Дивизии 18-й немецкой армии вышли к Финскому заливу в районе губы Кунда. Наша 8-я армия оказалась разобщенной: один ее стрелковый корпус (11-й) под натиском противника отступал к Нарве. Другой (10-й) начал отход к Таллину, чтобы там на подготовленных оборонительных рубежах вместе с вновь сформированными бригадами морской пехоты оборонять и город и главную военно-морскую базу КБФ, на которую были нацелены семь немецких дивизий.

С тяжелым настроением собирались мы в этот полет.

Но каждый думал об одном: бить врага крепче, беспощаднее.

Как и в первый раз, построились в 20.00. Из информации капитанов Усачева и Каспина явствовало: погода по маршруту будет значительно хуже, чем в первом полете. Нас ожидают низкие дождевые облака.

И все-таки было решено лететь. Снова флагманский корабль, пилотируемый Е. Н. Преображенским, взлетел первым. Снова под нами промелькнула узкая полоска земли и распростерлось бескрайнее море - на этот раз неспокойное, бурлящее. Вошли в облака и только на высоте 5000 метров оказались над ними. Не видно ни земли, ни моря. Только алеющий на западе горизонт напоминал о закате дня.

Занимаясь своими штурманскими делами, я вдруг заметил, что левый мотор самолета работает с меньшими оборотами, чем правый. Это насторожило.

- Почему так? - спрашиваю Евгения Николаевича.

- Греется левый, - отвечает он. - Сбавил ему обороты. Слежу, что будет дальше.

Я счел своим долгом напомнить командиру полка, что, если нет уверенности в работе мотора, надо выбирать: брать курс на запасную цель либо прямо возвращаться на аэродром.

Наступило продолжительное молчание. А за ним - голос командира:

- Пройдем по курсу еще с полчаса, а там решим, как быть.

Прошли полчаса. Прошел еще час. Молчит командир. Неужели, думаю, он забыл об опасности? Или идет на большой риск?

Высота 6000 метров. И только теперь слышу голос Преображенского:

- Существенного улучшения в работе мотора нет, но, считаю, лететь можно. А в крайнем случае сбросим бомбы и будем возвращаться на одном моторе. Благо большая высота и выработано много бензина. - Помолчав, он добавил: - Что значит вернуться? Это значит поколебать уверенность в успехе у остальных экипажей... Нет, продолжать идти к цели!

Холодно. В кабине минус 36 градусов. Сильно зябнут руки, а меховые перчатки приходится часто снимать - и них нельзя работать с прокладочным инструментом. Только профессиональный навык, сила воли да еще молодость позволяют в таких условиях четко выполнять обязанности штурмана.

Опять что-то неладно с кислородом. Вентиль баллона открыт до отказа, а облегчения нет. На лбу холодные капли пота. Давит усталость. Руки словно свинцом налиты. Спрашиваю Евгения Николаевича, как он себя чувствует.

- Неважно.

У него перед глазами - красные круги, затрудняющие наблюдение за приборами. Это новый признак кислородного голодания. Решаем уменьшить высоту до 5000 метров. Стало получше. (Только возвратившись из полета, мы выяснили причину нашего состояния: в бортовых кислородных баллонах оказался некачественный кислород).

Бывает же так - если не повезет, так жди одну беду за другой. Вот и на этот раз. Не прошло и четверти часа, как мы сбавили высоту, самолет стало обволакивать прозрачной, почти непроницаемой для глаза моросью. Стекла и козырьки наших кабин покрылись мелкими каплями воды, впереди все сливалось в сплошную темную массу. Пилотировать можно только по приборам, и у меня из головы не выходит мысль: как в такой ситуации точно выйти на контрольный ориентир на южной береговой черте моря? В этот момент Преображенский говорит, что у него в кабине не работают оба компаса. Это уже совсем страшно.

Гляжу на свой компас. Он действует нормально, но в центре котелка образовался значительной величины пузырь - верная примета того, что и мой компас вот-вот может отказать.

Как можно спокойнее говорю Евгению Николаевичу, что мой компас исправен, будем идти по нему. И теперь мне приходится через определенные промежутки времени кнопками сигнальных ламп указывать пилоту направление полета.

По моим расчетам лететь еще 30 минут. Мы приближались к району Штеттина. Думая, как обеспечить надежную работу своего компаса, я решил снять с ног меховые чулки и обложить ими котелок компаса, чтобы как-то отеплить его. Так и сделал. А сам надел унты только на шерстяные носки.

Но вот видимость стала заметно улучшаться. Появились большие разрывы в облаках. Прекратилась морось.

Советую Евгению Николаевичу набрать высоту 5500 метров - ведь по расчетам через полчаса мы будем над Берлином. Преображенский отвергает мое предложение, мотивируя это сильной усталостью. В то же время не раз спрашивает: "Ну когда же цель?" - словно забывая о том, что только он сам может увеличить скорость.

Наконец впереди сверкнули лучи прожекторов. Затем появились вспышки рвущихся в воздухе зенитных снарядов. Значит, Штеттин. У меня отлегло на душе: самолет идет точно заданным маршрутом. Через 25 минут - Берлин. Но эти 25 минут оказались для нас совсем иными, чем в прошлом полете. Штеттинский ночной военный аэродром встретил нас плотным зенитным огнем. Впереди по курсу встал буквально частокол

прожекторных лучей. Небо в серых клубках разрывов. И все это колышется, движется то вправо, то влево. И кажется - ни за что не пройти такой мощный огневой заслон. Берет досада, что высота 5000 метров, а не 6000 или хотя бы 5500 - во всяком случае, чуть бы повыше.

Но все сомнения отлетают прочь, когда на горизонте вырисовываются контуры Берлина. На этот раз город затемнен, а все равно видны его очертания.

Теперь только цель и только удар!

Мы без особого труда обнаруживаем свои объекты бомбометания и сбрасываем на них бомбы. Не забываем также про листовки и газеты. Они тоже летят вниз, рассеиваясь во все стороны.

Минута-другая, и внизу полыхают пожары. Они разрастаются, охватывая все большие квадраты. А самолеты, прорываясь сквозь заслоны зенитного огня, ускользая от атак истребителей, держат курс к морю.

Наконец испытания позади. Под нами Балтийское море, скрытое плотными облаками. Уменьшаем высоту до 4000 метров. Дышать легче. Слышу голос Преображенского:

- Разобрался, Петр Ильич, где мы?

- Должны пролетать траверз Либавы.

И тут же нахожу подтверждение своих слов. Вокруг нас рвутся зенитные снаряды.

- Чувствуете, товарищ полковник, нас обстреливает Либава.

- Согласен. Точность расчета абсолютная.

Потом, на разборах полетов, говоря о точности в работе штурманов, Преображенский не раз ссылался на этот пример.

- Подумать только, - говорил он, - длительный противозенитный и противоистребительный маневр над территорией противника, затем продолжительный полет над морем, за облаками, - и такая поразительная точность самоопределения.

Вот пройдена и Либава. Преображенский просит меня взять пилотирование, чтобы самому малость передохнуть. Я тридцать минут веду самолет. Остается примерно час до посадки. И тут на борт самолета поступает радиограмма. Генерал Жаворонков сообщает: "К моменту вашего прилета аэродромы на острове могут оказаться закрытыми, сейчас видимость - до километра".

Евгений Николаевич решает:

- Если на острове туман, пойдем к Таллину. Думаю, хватит бензина. А пока будем следовать своим курсом - на Кагул.

Подходим к острову. Впечатление такое, что он весь закрыт туманом. Но, подлетая к аэродрому, различаем летное поле.

Вертикальная видимость сносная. Преображенский решает садиться. Об этом передает на землю и на идущие следом самолеты.

Евгений Николаевич был большим мастером посадки в сложных условиях. И на этот раз мы приземлились удачно. А некоторые самолеты вынуждены были делать по нескольку заходов. Старший лейтенант А. И. Фокин приземлил свою машину в конце посадочной полосы, выкатился за границы рабочей части аэродрома, развернулся вправо и наскочил на препятствие, повредив самолет.

Но все это ничего не значило в сравнении с тем, что из полета не вернулся один самолет. Мы недосчитались на этот раз четырех замечательных боевых друзей: командира звена старшего лейтенанта И. П. Финягина, штурмана лейтенанта А. Н. Дикого, стрелка-радиста В. И. Морокина, воздушного стрелка краснофлотца Н. Я. Шуева. Это был отлично подготовленный экипаж. Что с ним произошло? Только один из участников полета - старшина М. М. Кудряшов мог сообщить деталь, возможно связанную с судьбой этого экипажа. Кудряшов видел взрыв в воздухе, похожий на взрыв самолета. В полку никто не хотел верить в гибель экипажа И. П. Финягина. Ведь не раз случалось, что летчики подбитых самолетов через какое-то время возвращались в часть с оккупированной врагом территории. На этот раз наши надежды не сбылись.

Второй полет на Берлин, хотя и трудный во многих отношениях, также был признан успешным. Ставка Верховного Главнокомандующего ставила задачу, чтобы бомбовые удары по Берлину были более мощными.

Выслушав доклад наркома ВМФ о втором полете, Сталин спросил: - Скажите, товарищ Кузнецов, какого калибра бомбы сбрасывают немецкие летчики на Москву?

Кузнецов догадался, к чему клонит Сталин.

- Немцы, как правило, применяют при бомбежке Москвы бомбы крупного калибра.

- А какие бомбы берут в полет на Берлин ваши морские летчики?

- Морские летчики сбрасывают на Берлин бомбы ЗАБ-100, ФАБ-100, ФАБ-250, - ответил Кузнецов.

- С ЗАБ-100 можно согласиться, а с ФАБ-100 и даже с ФАБ-250 согласиться нельзя. Надо сбрасывать на Берлин бомбы самого крупного калибра: ФАБ-500 и ФАБ-1000. Самолеты ИЛ-4 позволяют нести такие бомбы.

Как впоследствии вспоминал Н.Г. Кузнецов, никакие его доводы - об изношенности самолетных моторов и уменьшении их

мощности, о недостаточной длине грунтовых полос для взлета - не убедили Сталина. Верховный решительно сказал:

- Дайте указания Жаворонкову, чтобы нашли возможность при бомбежке Берлина применять бомбы ФАБ-500 и ФАБ-1000.

В тот же день нарком ВМФ направил Жаворонкову указание следующего содержания: "Верховный Главнокомандующий рекомендует при бомбежке Берлина применять бомбы ФАБ-500 и ФАБ-1000. Лучшими экипажами проверьте эти возможности и донесите".

Читая эту телеграмму, Жаворонков недовольно поморщился. Он прекрасно понимал, что по своей конструкции ИЛ-4 может нести на внешней подвеске бомбу ФАБ-1000 или две ФАБ-500, если бы на нем стояли новые моторы и взлет производился с бетонной взлетно-посадочной полосы. Но в данное время ни того ни другого не было. На наших ИЛах стояли моторы с давно выработанным моторесурсом, мощность их значительно понижена. Тем не менее Жаворонков вызвал на КП полковника Преображенского.

- Читайте, Евгений Николаевич, - протянул телеграмму наркома, - и скажите свое мнение.

- Да мы, товарищ генерал, с одной ФАБ-250 и пятью ЗАБ-100 с большим трудом взлетаем и на пределе горючего возвращаемся на свой аэродром, сказал Преображенский. - Нет, рекомендация нереальна.

- Ладно, вы убедили меня. Но все же проведем совещание с летным и инженерно-техническим составом оперативной группы.

Весь названный состав аэродромов Кагул и Астэ был собран. Генерал Жаворонков начал с сообщения о том, что Верховное Главнокомандование положительно оценивает полеты на Берлин. Но высказано пожелание подвешивать под самолеты крупнокалиберные бомбы ФАБ-500, ФАБ-1000. Хотелось бы услышать мнения по данному вопросу самих летчиков.

Мы, летчики, хорошо понимали необходимость применения бомб крупного калибра, как более эффективных, производивших большие разрушения в сравнении с малокалиберными. И в то же время сознавали, что это было бы сверх наших возможностей. Самолеты подымались с ограниченных по размерам грунтовых аэродромов, изношенные их моторы не давали нужной мощности. Наши полеты совершались на полный радиус действия, а внешняя подвеска крупнокалиберных бомб вызывает дополнительное сопротивление в воздухе и повышенный расход горючего. Поэтому успех полетов в этих условиях казался всем весьма сомнительным. Такие мнения и были высказаны на совещании.

И все же генерал Жаворонков для большей убедительности

решил произвести эксперимент. Он дал распоряжение - на каждом аэродроме подготовить к очередному полету по одному самолету с подвешенными бомбами крупного калибра. Инженеру Г. Г. Баранову было поручено выбрать самолеты, которые еще не выработали установленный для них моторесурс. Баранов тщательно осмотрел их моторы, проверил формуляры и остановил свой выбор на двух. Он докладывал генералу Жаворонкову, что из всех имеющихся в наличии самолетов только два с условной гарантией могут взять на внешнюю подвеску либо по одной ФАБ-1000, либо по две ФАБ-500. Это самолеты капитана Гречишникова (аэродром Кагул) и старшего лейтенанта Павлова (аэродром Астэ).

С.Ф. Жаворонков отдал распоряжение: под самолет Гречишникова подвесить бомбу ФАБ-1000, а под самолет Павлова - две бомбы ФАБ-500.

...Очередной - третий по счету - вылет на Берлин. Старт на обоих аэродромах - одновременный.

На Кагуле первым выруливает на старт самолет капитана Гречишникова. Опытнейший пилот В. А. Гречишников подрулил к самой крайней черте стартовой полосы, чтобы иметь максимальное расстояние для разбега. Опробовал моторы и начал взлет. Всем нам было видно, как самолет пробежал большую половину взлетной полосы, а от земли не отрывается. Бежит и бежит. Прекращать взлет поздно. Ситуация, грозящая опасностью. Лишь у самой границы аэродрома удается оторвать самолет от земли, но у него нет достаточной скорости. Готовый каждую секунду упасть, самолет перевалил через изгородь и кустарник, снова коснулся земли, снес шасси, развернулся вправо и загорелся.

Все наблюдавшие за этим взлетом с дрожью ожидали: вот-вот взорвется бомба. Но вдруг увидели - из самолета выскочили три человека и бросились изо всех сил бежать в сторону, метрах в пятидесяти от самолета они упали на землю.

А где же четвертый член экипажа? Из горящего самолета раздался крик: "Спасите!" Те трое, что залегли на земле, мигом поднялись и вновь побежали к горящему самолету, вновь поднялись на борт и тут же выпрыгнули на землю вместе с четвертым, со всех ног убегая от места грозящей опасности.

Крик о спасении исходил от воздушного стрелка краснофлотца Н. А. Буркова. Что с ним произошло? Когда самолет ударился о землю, в его хвостовой части сорвалась радиостанция и придавила к полу воздушного стрелка. Без посторонней помощи он не мог выбраться из этой западни. Гречишников и его товарищи, презрев смертельную опасность,

бросились на выручку и спасли четвертого члена экипажа.

Самолет сгорел. А бомба? К счастью, она не взорвалась.

Последовал приказ: полет на аэродроме Кагул отменяется.

А на аэродроме Астэ все шло своим чередом. Самолеты взлетали в воздух и уходили на цель. И вот вырулил на старт и начал взлет самолет старшего лейтенанта Павлова с двумя бомбами ФАБ-500. Пробежав всю длину взлетной полосы, он так и не оторвался от земли. Уже за чертой аэродрома ударился в препятствие и мгновенно взорвался. Весь экипаж погиб. Штурманом в нем был старший лейтенант А. К. Шевченко из нашего полка, прикомандированный к группе дальней авиации.

Так трагично закончился рискованный эксперимент с крупнокалиберными бомбами, против которого были все - от аэродромных специалистов и до наркома. С. Ф. Жаворонков донес наркому ВМФ о случившемся на аэродромах Кагул и Астэ и просил дальнейших указаний.

На рассвете 12 августа над аэродромом Кагул появилось несколько "Юнкерсов-88". С высоты 2000 метров они сбросили бомбы, которые, к счастью, не причинили нам ущерба. Наши истребители поднялись с опозданием и, не догнав вражеские бомбардировщики, вернулись ни с чем.

С того дня каждое утро и каждый вечер нас навещали большие группы самолетов противника. Теперь опасность подстерегала летчиков-балтийцев не только в берлинском небе, но и на пути к аэродрому, и на своей земле. В воздухе нас перехватывали истребители, а на стоянках осыпали бомбами и пушечно-пулеметным огнем "юнкерсы".

12 августа состоялся очередной полет нашей авиагруппы на Берлин. Самолеты взлетели за 40 минут до заката солнца. Для обеспечения взлета и сбора ударной группы в воздух были подняты истребители.

Как всегда, впереди шел флагманский корабль, пилотируемый Е. Н. Преображенским. В правом пеленге за нами следовал самолет В. А. Гречишникова. И я вновь думал о нем, о человеке, чудом уцелевшем двое суток назад при неудачном эксперименте. Гречишников пилотировал сейчас другой самолет, с другим экипажем. Прежний свой экипаж он оставил на земле, а сам, едва опомнившись от потрясения, вместе со всеми боевыми товарищами шел навстречу новым неведомым испытаниям.

Теперь мы летели по новому, несколько измененному маршруту. Он подлиннее прежнего, но зато давал возможность подойти к Берлину с юго-востока, где противовоздушная оборона противника была, по нашим сведениям, слабее. Прогноз предвещал хорошую погоду. Наверно, и то и другое отразилось на

настроении Преображенского. Он был в хорошем расположении духа. Вздумал даже подшутить надо мной. Бросил не без ехидцы в микрофон: "Ну как твой ключ, Петр Ильич? На месте?"

А история с ключом такова. Как-то, вынимая карты из полетной сумки, я обнаружил на дне ее двусторонний гаечный ключ. И хотя ему там было не место, оставил. С ним дважды слетал на Берлин и подумал: "А ведь он счастливый!" А сегодня, перед самым вылетом, не обнаружил в сумке ключа. Меня аж в жар бросило - счастье улетучилось. Высунулся из кабины, кричу механику самолета старшине А. Н. Колесниченко: "Куда девался ключ из моей кабины? Срочно подайте его сюда". Преображенский смеется: "На что тебе этот ключ? Выруливать надо быстрее, а ты розыски затеял". А я свое: "Пока не найдут ключ, выруливать не будем". Механик открыл нижний люк моей кабины и протянул мне ключ. Убедившись, что это тот самый, я положил ключ-талисман на прежнее место, в бортовую сумку, и мы стали выруливать на старт.

Теперь вспоминать об этом смешно, но тогда мы верили в счастье. И пока летали на флагмане, ключ всегда лежал в бортовой сумке в штурманской кабине. Я его берег, протирал, слегка смазывал тавотом.

Как только вышли с моря на береговую черту, погода резко улучшилась. Над головой чистое небо, усеянное звездами. По-прежнему ярко светит луна. А дальше все как и в предыдущем полете: слепящие лучи прожекторов, огонь зенитной артиллерии, атаки ночных истребителей.

Над Берлином все экипажи успешно отбомбили свои цели.

Сложнее было возвращение. Незадолго до подхода к морю завязался воздушный бой экипажа капитана Беляева с истребителем противника. Истребителю-перехватчику удалось поймать в лучи своих прожекторов наш бомбардировщик и открыть по нему огонь. Экипаж Беляева начал интенсивный противоистребительный маневр и одновременно открыл огонь по вражескому самолету. Трассирующие пули и снаряды огненными нитями тянулись с двух сторон - от одного самолета к другому. Но вскоре бортовые прожекторы истребителя погасли, и на том все кончилось. Наш экипаж благополучно вышел из боя.

К морю самолеты вышли на высоте 4000 метров и шли над водой спокойно. Оставалось полтора часа до подхода к аэродрому, когда поступила телеграмма от Жаворонкова: "Большая группа авиации противника бомбит оба наши аэродрома. Возможность вашей посадки сообщу дополнительно".

А на аэродромах Кагул и Астэ происходило следующее. Примерно в три часа ночи посты стали доносить о нарастающем

гуле самолетов со стороны Рижского залива. Сначала появились самолеты-осветители, и на аэродромах стало светло как днем. И вот уже появились бомбардировщики. На летные поля падают фугасные и осколочные бомбы. Это продолжается 20 минут. Но едва

стихли бомбовые удары, как с постов наблюдения стали доносить о появлении новых групп авиации. Теперь начали обработку аэродромов штурмовики.

Шум и грохот стоял невообразимый. В налете участвовали большие группы вражеской авиации. А результаты оказались ничтожными. Фашисты, как видно, рассчитывали накрыть наши самолеты на посадке, поэтому сбрасывали в основном осколочные бомбы - они наиболее эффективны при уничтожении техники и живой силы. Но противник явно просчитался. Наши самолеты находились еще в пути. И немцы бомбили, по существу, пустые летные поля. Осколочные бомбы оставили на них лишь небольшие воронки, которые можно быстро заровнять землей. Правда, не обошлось без потерь в личном составе ПВО и аэродромной команды. А несколько бомб попало в постройки хуторян.

Комиссар полка Г.З. Оганезов горячо, с присущей ему энергией, взялся за дело. Сразу же мобилизовал всех находящихся на аэродроме, распределил по участкам. Последствия налета были быстро устранены. Когда мы подлетали к острову, нам сообщили по радио, что аэродром приводится в рабочее состояние. А при подходе к нему получили разрешение на посадку.

На этот раз с боевого задания не вернулся самолет лейтенанта Н. П. Леонова. В его состав кроме командира входили штурман майор М. И. Котельников, стрелок-радист сержант И. А. Рыбалко. Болезненной для всех нас была эта потеря. Я вспоминал своего коллегу Котельникова. С какой настойчивостью добивался Михаил Ильич - этот уже немолодой офицер, чтобы его непременно включили в оперативную авиагруппу! И то, какое радостное волнение испытывал он после первого и второго полетов. А вот с третьего не вернулся.

Надежды на возвращение этого экипажа у нас не осталось, когда из штаба ВВС флота сообщили, что он погиб при посадке без прожекторов на аэродроме Котлы. Стало очевидным, что по каким-то причинам этот самолет не дошел до Берлина. Экипаж сбросил бомбы на запасную цель и возвращался на свой аэродром. Но как раз в это время над ним действовала вражеская авиация, и экипажу Леонова ничего не оставалось, как лететь на восток. А горючее на исходе. Пришлось садиться на

неосвещенный аэродром. Это кончилось катастрофой.

В этом полете были у нас и другие неприятности. Экипаж старшего лейтенанта А. И. Фокина (штурман Е. П. Шевченко, стрелок-радист краснофлотец Белоусов, воздушный стрелок краснофлотец Силин) шел ведущим в замыкающем звене авиагруппы. Когда он подошел к Берлину, там уже полыхали пожарища. Хорошо сработали наши однополчане!

- Видишь, Петрович? - сказал штурману командир экипажа.

- А сейчас и мы оставим фашистам свою визитную карточку, - отозвался Шевченко.

Через минуту он нажал кнопку электросбрасывателя. Бомбы пошли вниз.

- Вот и наш "подарок" фашистам!

И тут в глаза ударил ослепительный свет. Фокин, опытный пилот, резко бросает самолет то вверх, то вниз, но не может вырваться из прожекторных лап. А вражеский истребитель уже в который раз заходит в атаку. Так продолжалось минуты две, но Фокину они показались вечностью. Наконец ему удалось нырнуть в облака. Опасность миновала. На подходе к береговой черте командир спросил штурмана:

- Как себя чувствуете, Евгений?

- Холодно, замерзаю.

А спустя десять минут Шевченко слабым голосом сказал в микрофон командиру:

- Мне очень жарко, Афанасий Иванович.

- Да что с тобой? То холодно, то в жар бросает. Не заболел ли?

Ответа не последовало. Позднее Шевченко не отвечал на запросы командира о местонахождении самолета.

Усталость с Фокина как рукой сняло. Со штурманом что-то неладно. И теперь судьба экипажа была только в руках пилота. Сумеет ли он точно вывести самолет на свой аэродром?

Фокин вел самолет курсом, ранее выданным штурманом. И ему казалось, что полет тянется дольше, чем положено. В окна рваных облаков уже начало просматриваться море. Наступал рассвет. По времени пора быть в районе аэродрома. А внизу по-прежнему одна синева моря.

Экипаж запрашивает аэродром. Оттуда отвечают: "Самолеты возвращаются, совершают посадки". Спрашивают: "А где вы?"

Где? Этот вопрос становится мучительным для Фокина. Он размышляет: либо проскочил остров Сааремаа мористее, либо уклонился от него вправо. Но где же он летит? Во всех случаях, думает Фокин, надо лететь курсом на северо-восток с выходом к южному берегу Финского залива. Он берет курс 50 градусов.

Экономя горючее, на малой скорости продолжает полет. Стрелку-радисту приказывает передать на аэродром: "Заболел штурман. Экипаж потерял ориентировку. Под нами вода".

Флагманский экипаж уже находился после полета на своем аэродроме. Преображенский, пробежав текст срочной радиограммы, задумался. Мы с ним прикинули время полета Фокина, скорость и направление ветра. И определили, что экипаж Фокина летит где-то над Рижским заливом.

Преображенский немедленно радирует об этом в штаб флота. Просит о розыске самолета.

А Фокин тем временем с тревогой смотрит на стрелку бензомера. Горючего в баках не больше как на двадцать минут. А внизу лесистая, неопознанная им местность. И вот, наконец, мыс земли, вдающийся в море. Увидев на мысу взлетно-посадочную полосу, Фокин опознал аэродром ВВС флота. Он с ходу произвел посадку, но срулить с нее уже не мог - кончилось горючее.

Е. Н. Преображенский, выслушав объяснения Фокина, когда тот приземлил свой самолет на аэродроме Кагул, резонно заметил: пилоту, командиру экипажа, не следует забывать и о навигационной подготовке.

Только по счастливой случайности закончился благополучно и полет экипажа старшего лейтенанта П. Н. Трычкова. Штурманом в этом своем первом полете на Берлин был старший лейтенант Волков. Тем не менее он хорошо вывел самолет на цель в Берлине, удачно произвел бомбометание. Условия обратного полета были не из легких. Летел экипаж от Берлина в облаках. С северо-запада дул сильный встречно-боковой ветер. Он, конечно, все время отклонял самолет от заданного курса. Но заметить это трудно. Определять направление и скорость ветра невозможно, так как все вокруг скрыто облаками. Устанавливать местонахождение самолета приходилось только инструментальной прокладкой пути. И в его счислении накапливалась значительная ошибка.

Штурман докладывает командиру: по расчету времени должны подходить к аэродрому Кагул. Вот-вот появится остров Сааремаа. Трычков и в самом деле различает в разрывах облаков землю. "Значит, полуостров Сырве пройден", думает он. Под крыльями замелькали хуторские домики. Вот и продолговатая взлетно-посадочная полоса. Но что это? У дальней кромки леса виднеется нечто вроде ангаров. "Откуда они взялись? - раз мышляет Трычков. - Ведь на нашем аэродроме нет ангаров".

- Куда сажаешь самолет, Волков? - спрашивает Трычков штурмана.

- На аэродром.

- На чей аэродром?

- На свой, - отвечает штурман с обидой в голосе. - А у вас сомнение?

- Привык верить штурманам. - Трычков точно заходит на посадку, но видит нечто необычное. По сторонам посадочной полосы бегают, суетятся люди, энергично размахивают руками. "Что они, с ума посходили?" - усмехнулся Трычков. И тут его словно обожгло.

- Это же чужой аэродром, штурман! - закричал командир в микрофон.

Самолет уже в нескольких метрах от земли, вот-вот коснется ее колесами. И тут Трычков дает полный газ моторам. Они взревели, и ИЛ-4 начал набирать высоту. Развернулся на прежний курс.

Трычков тяжело вздохнул. Еще бы минута промедления, растерянности, и бомбардировщик вместе со своим экипажем оказался бы в руках фашистов.

Волков не оправдывался перед командиром. Он понимал свою оплошность. И думал, как такое могло случиться?

Сейчас от штурмана требовалось как можно быстрее определиться - ведь в баках бензин на исходе. Но вот обозначился Южный берег Рижского залива и мористее показался остров Рухну.

- Курс на Кагул 270 градусов, - передал он пилоту.

- А это точно? - переспросил Трычков.

- Да, точно. Ручаюсь, товарищ командир. Трычков отлично, с первого захода посадил самолет на аэродроме Кагул и зарулил на свою стоянку. Сюда ка машине сразу же подъехал батальонный комиссар Г. З. Оганезов.

- Ну наконец-то, - дружески обнял он Трычкова. - Мы тут беспокоиться начали.

- Задержались малость в пути, - ответил Трычков, метнув взгляд на стоявшего напротив смущенного штурмана. - Да ведь сами знаете, товарищ батальонный комиссар, какая погода. Встречный ветер, да такой силы. - И Трычков поспешил перевести разговор на другие экипажи:

- А остальные? Все прилетели?

- Пока нет экипажа Фокина. Будем ждать его. Фокина дождались только на следующий день.

Природа или, точнее сказать, сущность войны такова, что в ней постоянно смешиваются, переплетаются боевые успехи и неизбежные потери, радости побед и горечь утрат. Всегда что-то волнует воинов и что-то тревожит, печалит, что-то омрачает настроение или окрыляет, подымает боевой дух.

Волнующим и радостным стал для нас день 13 августа. В полк поступило сообщение об Указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении авиаторов нашей ударной оперативной группы высокими боевыми наградами. За отвагу и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, пятерым из них было присвоено звание Героя Советского Союза. Этой высокой чести были удостоены: полковник Преображенский Евгений Николаевич, капитан Гречишников Василий Алексеевич, капитан Плоткин Михаил Николаевич, капитан Ефремов Андрей Яковлевич, капитан Хохлов Петр Ильич. Орденами Ленина были награждены Н. Ф. Дашковский, А. Ф. Кравченко, К. А. Мильгунов, П. Н. Трычков, А. И. Фокин, И. Е. Николаев, И. Г. Серебряков, В. П. Рысенко, Н. Г. Сергеев, П. Я. Чубатен-ко, В. Ф. Шилов, П. Г. Баранов, М. М. Кудряшов. Орденами Красного Знамени и Красной Звезды - 55 человек.

Среди награжденных орденом Красного Знамени - стрелки-радисты флагманского экипажа Владимир Кро-тенко и Иван Рудаков, батальонный комиссар Григорий Захарович Оганезов и генерал-лейтенант авиации Семен Федорович Жаворонков.

Месяцем позже, 17 сентября, звание Героя Советского Союза за успешные боевые удары по Берлину было присвоено летчикам группы дальней авиации капитану В. Г. Тихонову, майору В. И. Малыгину, майору В. И. Щелкунову, капитану Н. В. Крюкову, лейтенанту В. И. Лахонину.

День 13 августа стал для нас торжественным. После собрания всем на радость Григорий Захарович Оганезов объявил о том, что состоится концерт художественной самодеятельности.

После обеда все, включая и генерала Жаворонкова, собрались в самой вместительной аудитории сельской школы. Пришли даже гости - местные жители эстонцы с ближайших хуторов, где стояли наши замаскированные самолеты.

Весьма кстати оказалось в зале старенькое пианино. За него сел командир звена старший лейтенант А. Т. Дроздов, программу вел старший политрук Н. Ф. Поляков.

- Сейчас вам, товарищи, представится возможность посмотреть кавказский танец "лезгинку", - объявил Поляков.

Полилась задорная мелодия танца, его темпераментным исполнителем оказался батальонный комиссар Г. З. Оганезов. Выскочив из-за кулис, он лихо пошел по кругу. К. нему присоединился достойный напарник старший лейтенант Н. П. Комаров.

Затем на сцену вышли старшие лейтенанты А. Я. Ефремов и П. Н. Трычков, проходя мимо, потащили за собой и меня. И мы

затянули известную тогда песенку "Иду по знакомой дорожке". Ее подхватил весь зал. Преображенский стоял в первом ряду и дирижировал. С неменьшим успехом была исполнена песня "Раскинулось море широко". Ее тоже пел весь зал. А дальше под аккомпанемент баяна, на котором прекрасно играл Преображенский, зазвучали вологодские частушки. "Шире круг!" - объявил конферансье. И закружились пары.

Два часа веселились авиаторы. Эти часы всем доставили много радости. В заключение Жаворонков сказал: "Молодцы, летчики! Умеете и врага бить, и веселиться".

Это было днем. А вечером всем нам неожиданно устроили "большой концерт" немцы. С наступлением темноты фашисты двумя группами МЕ-110 по 20 самолетов в каждой одновременно произвели налет на оба наших аэродрома. Они подлетели к острову на малой высоте и с разных направлений. Посты не успели оповестить своевременно, в воздух успело подняться только одно звено наших истребителей. Да и оно не сумело оказать существенного противодействия противнику. Правда, хорошо действовала зенитная артиллерия аэродрома, открывшая интенсивный огонь по "мессершмиттам". Но противник с малой высоты огнем пушек и пулеметов стремился подавить зенитные огневые точки. Расчеты зенитных орудий несли потери. Оценив обстановку, полковник Преображенский приказал:

- Стрелкам-радистам и воздушным стрелкам занять кабины своих самолетов. Из турельных пулеметов открыть огонь по истребителям противника!

Так был сбит один МЕ-110.

Штурмовка аэродрома продолжалась минут двадцать, но нам показалось, что она длится уже не один час. Результат был печальным. Десять человек убито,

несколько ранено. Сгорело два ИЛ-4, и один из них - наш флагманский самолет.

Я подбежал к стоянке, когда он весь был охвачен огнем. Увидел механика самолета старшину А. Н. Колесниченко. Он не выдержал - заплакал. У меня подступил комок к горлу.

В нашем самолете сгорело все теплое обмундирование экипажа. А запасного на острове не было. Сгорели все мои таблицы и справочные документы. Когда технический состав вытаскивал обгоревшие части флагманского самолета, кому-то подвернулся под руку гаечный ключ. Его передали мне. Мой ключ-талисман. Он потемнел, покрылся коррозией. И все же я положил его в карман. Будет опять со мной на другом самолете.

Преображенский распорядился, чтобы с базового полкового аэродрома перегнали к нам самолет с четырьмя комплектами

летного обмундирования, и на следующий день он прибыл. Теперь на руле поворота нашего самолета стояла не голубая единица, а красная двойка.

Шли дни, один тяжелее другого. С активизацией действий авиации противника на нас пошла в открытую фашистская агентура, затаившаяся на острове, и в особенности вблизи наших аэродромов.

В ночь с 14 на 15 августа мы не вылетели на Берлин. Все находились на своих местах. С наступлением темноты посты стали доносить о подходе к острову со стороны Рижского залива самолетов противника. Ночь темная, но небо безоблачное. Вражеские самолеты подлетели к аэродрому с двух направлений. И тут с места укрытия двух наших бомбардировщиков - у церкви в воздух взлетела красная ракета, за ней - другая. Затем ракеты стали взлетать и у других стоянок самолетов. Было ясно, гитлеровские лазутчики обозначают места стоянок бомбардировщиков - указывают цели фашистским экипажам.

- Красные ракеты - в воздух! Быстро! - приказал генерал Жаворонков. И наши посты стали интенсивно стрелять ракетами. Над обширным районом аэродрома взрывались десятки красных ракет. Вражеские летчики были дезориентированы. Результаты их бомбежки оказались ничтожными. Так сорвалась попытка врага с помощью своей агентуры уничтожить наши самолеты на земле. В этом была заслуга Семена Федоровича Жаворонкова, проявившего находчивость в критическую минуту. Он еще раз предупредил личный состав, что вражеская агентура, укрывшаяся на острове, еще попытается доставить нам немало неприятностей. И буквально в тот же вечер мы вновь могли убедиться в этом.

С северо-западной части аэродрома вдруг донеслась трескотня автоматов. Что бы это значило? Вскоре к командному пункту подкатили две спецмашины с бойцами истребительного отряда во главе с начальником Особого отдела штаба береговой обороны Балтийского района старшим политруком М. Л. Павловским. Он доложил генералу Жаворонкову: стреляют кайцелисты , подают ракетами сигналы немецким самолетам.

- Сейчас мы их облагоразумим, - заключил М. А. Павловский.

Машины с бойцами истребительного отряда скрылись за поворотом. Редкая стрельба за северо-западной линией аэродрома продолжалась всю ночь. Загнанные в лощину кайцелисты пытались вырваться из окружения, но это им не удалось, и к утру они сложили оружие - автоматы, гранаты, ракетницы.

Но действовали и другие группы вражеских лазутчиков вокруг наших аэродромов, на лесных дорогах острова.

Генерал С. Ф. Жаворонков в поздний час возвращался на автомашине с аэродрома Астэ. На одном из участков дороги среди густого ельника оказался завал. И когда машина приблизилась к нему, по ней ударили автоматные очереди. Только по счастливой случайности генерал и сопровождавшие его офицеры штаба остались невредимыми.

Мы все горячо любили и уважали Семена Федоровича Жаворонкова. С гордостью называли его "крылатым комиссаром". За его плечами уже тогда был большой и яркий жизненный путь - от фабричного рабочего до командующего авиацией Военно-Морского Флота. В 1917 году Семен Федорович вступил в ряды Коммунистической партии и до конца своих дней оставался убежденным коммунистом-ленинцем, страстным пропагандистом ленинских идей, талантливым организатором масс, всегда находившимся на переднем крае борьбы за коммунизм.

Семен Федорович был среди первых добровольцев создаваемой Лениным Красной Армии. Его назначают военным комиссаром батальона связи 7-й дивизии Восточного фронта. Когда летом 1919 года прозвучал призыв В. И. Ленина "Все на борьбу с Деникиным!", комиссар Жаворонков направляется на Южный фронт, где ведет большую политическую работу в войсках. Кончилась гражданская война. Жаворонков становится слушателем Военно-политической академии. Окончив ее, более десяти лет занимает руководящие командно-политические, посты в военно-воздушных и военно-морских силах. С 1936 года жизнь и деятельность Семена Федоровича неразрывно связана с авиацией. Ее развитию, укреплению он отдавал всю свою кипучую энергию, знания и опыт. Уже в зрелом, тридцатипятилетнем возрасте Жаворонков овладевает профессией летчика, чтобы до тонкостей знать специфику летного дела. В 1936 году он в числе слушателей академии имени Жуковского проходит курс оперативного использования авиации.

Незаурядные способности организатора позволили Жаворонкову еще до Великой Отечественной войны выдвинуться в ряды видных военачальников. В 1938 году он - командующий ВВС Тихоокеанского флота. В 1939 году становится командующим авиацией Военно-Морского Флота.

Особенно ярко проявился талант Жаворонкова на этом посту в годы Великой Отечественной войны. Он лично руководил многими крупными боевыми операциями, подобными той, о которой идет речь на страницах этого повествования.

Глубоко запали в моей памяти слова С. Ф. Жаворонкова, сказанные им на партийном собрании нашей оперативной авиагруппы перед первым вылетом на Берлин. Обращаясь к

коммунистам, Семен Федорович говорил: "Кровавый Гитлер в своих бредовых высказываниях о войне заявил, что славяне никогда ничего не поймут в воздушной войне, что это оружие мужественных людей, германская форма боя. Думаю, балтийские авиаторы докажут фюреру и всем фашистским главарям, что советские летчики и есть те мужественные люди, перед которыми дрогнет сам Берлин и рухнут хвастливые заверения гитлеровцев, что он недосягаем для нас".

В годы Великой Отечественной войны авиация Военно-Морского Флота, возглавляемая С. Ф. Жаворонковым, внесла весомый вклад в дело победы над фашистской Германией. А ее командующий был награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Ушакова I степени, орденом Нахимова I степени, орденом Кутузова II степени и многими другими высокими наградами Родины.

После войны Маршал авиации С. Ф. Жаворонков направляется партией на руководящую работу в гражданской авиации. На посту заместителя начальника, а затем начальника Главного управления гражданской авиации С. Ф. Жаворонков весь свой организаторский талант и способности направляет на развитие и совершенствование советского гражданского воздушного флота.

Семена Федоровича Жаворонкова не стало 8 июня 1967 года. Горько переживали советские авиаторы эту тяжелую утрату.

15 августа на аэродроме шла напряженная работа. Приводилось в порядок летное поле. Инженерно-технический состав готовил самолеты к вылету.

И снова - старт и курс на Берлин. Полет и на этот раз проходил в трудных условиях, но несмотря ни на что экипажи успешно выполнили боевую задачу. Берлин получил очередной удар.

Обратный путь над морем проходил в сплошной облачности, по приборам, которые в то время были далеко не совершенны. К концу полета усталость летчиков достигла предела, а близость аэродрома вызвала спад напряжения и притупление внимания. Поэтому уверенно производили посадку те экипажи, которые сумели до конца сохранить силу воли, выносливость и терпение. Этого, к сожалению, кое-кому не хватило. Некоторые экипажи допускали ошибки при посадке и уходили на второй круг. При этом взорвался и сгорел самолет лейтенанта В. Г. Александрова. Вместе с командиром погибли штурман, он же начальник минно-торпедной службы эскадрильи капитан П. М. Буланов, стрелок-радист младший сержант В. К. Диков, а воздушный стрелок сержант И. М. Русаков получил серьезное ранение.

Самолет Александрова еще горел, когда к аэродрому подлетал экипаж командира звена лейтенанта А. Ф. Кравченко. Слышно было, что самолет летит на одном моторе, да и тот дает перебои. Высота была небольшая. Нам стало ясно: самолет не дотянет до аэродрома. Как бы в подтверждение этого, шум мотора прекратился. Еще минута, и на восточной окраине аэродрома появилось зарево пожара. Случилось вот что. Когда и второй мотор прекратил работу, пилоту ничего не оставалось, как производить посадку перед собой. Еще не коснувшись земли, самолет ударился о стволы деревьев, полностью разрушился и запылал. Погибли лейтенант

А. Ф. Кравченко, старший лейтенант Н. Г. Сергеев, старшина Е. Е. Титов, краснофлотец В. П. Рачковский.

Гибель двух прекрасных экипажей, да еще на финише полета, в районе своего аэродрома, привела всех нас в гнетущее состояние.

Казалось бы, все было сделано, чтобы извлечь урок из этого печального происшествия. Но избежать беды не удалось и в следующем полете. При подобных же обстоятельствах 24 августа погиб экипаж в составе командира звена лейтенанта Н. Ф. Дашковского, штурмана звена старшего лейтенанта И. Е. Николаева, стрелка-радиста младшего сержанта С. А. Элькина.

Это был наш пятый по счету полет на Берлин. И мы, возвращаясь из него, подходили к своему аэродрому. Самолет Дашковского при заходе на посадку потерял скорость и упал с малой высоты прямо на взлетно-посадочную полосу. Упал и сгорел. Чем была вызвана потеря скорости - сказать трудно. Ведь машину вел опытный пилот.

Николай Феодосьевич Дашковский особенно запомнился мне. И не только прекрасными летными качествами, смелостью, настойчивостью при выполнении боевых задач, но и всем своим обликом, приятными чертами лица, душевностью и простотой.

Родился он в 1914 году в крестьянской семье села Лащевая Тальновского района Черкасской области. Как и многие его сверстники, закончил семилетнюю школу, техникум. По комсомольскому спецнабору поступил в военно-авиационное училище в Одессе. Окончив его, служил в одной из частей ВВС Тихоокеанского флота, а затем прибыл на Балтику - в наш полк. П здесь за минувшие месяцы войны, как командир звена, совершил много боевых вылетов, причем все они были удачными, за что Дашковский был награжден орденом Ленина. И вот нелепый случай оборвал его жизнь.

В селе Лащевая на Черкасщине имя Николая Фео-досьевича Дашковского носят одна из улиц и восьмилетняя школа.

Совсем недавно, весной 1980 года, ко мне на квартиру зашел человек средних лет.

- Илей Николаевич Дашковский, - представился он. И передо мной встал образ отца Илена. Мы вместе вспоминали его. Я рассказывал Дашковскому младшему о подвигах его отца, при каких обстоятельствах он погиб. Сын пересказывал содержание отцовских писем с фронта.

- Письма отца и память о нем стали для меня духовным завещанием на всю жизнь, - сказал Илей Николаевич Дашковский - инженер, специалист морского флота, а в настоящее время слушатель Академии внешней торговли. А его дочь-восьмиклассница сказала, что счастливое детство ей завоевал дедушка Николай Феодосьевич Дашкозский, который погиб, защищая Родину.

В пятом полете на Берлин, о котором идет речь, не повезло и нашему флагманскому экипажу. Не повезло с самого начала. Через час полета над морем Преображенский передал:

- Оба мотора работают ненадежно. Сильно греется масло. Надо идти на запасную цель.

Выбираем самую близкую запасную цель - Виндаву (Вентспилс). Там у противника в порту несколько транспортов и небольших боевых кораблей. На высоте 2100 метров подлетаем к военно-морской базе Виндава. В небо взметнулось несколько прожекторных лучей. В них замелькали шапки зенитных разрывов. Самолет оказался в потоке света и огня. Продолжительное время нам не удается вырваться из цепких лучей, а навстречу летят и летят трассирующие снаряды. Я сбрасываю бомбы на портовые сооружения. Замечаю внизу очаги огня. Теперь - уходить. Но по-прежнему мы в лучах прожекторов. Самолет то и дело вздрагивает от ударов снарядных осколков. Слышен треск и скрежет. А мы, ослепленные лучами, словно бы висим над городом, а не движемся.

Не ждали мы такого сильного огня над Виндавой. И ко всему этому была малая высота, а набрать большую не позволили плохо работающие моторы.

Наконец вырвались из лучей. Долетели до аэродрома. Посадка. Осмотр самолета. В нем более шестидесяти пробоин. Инженер оперативной группы только развел руками. И действительно, как только мог дотянуть до аэродрома буквально изрешеченный самолет?

Ежедневные штурмовки наших аэродромов противником все больше давали о себе знать. Часть самолетов вышла из строя. Запасных деталей для их ремонта было крайне мало. Некоторые поврежденные самолеты были в состоянии летать без бомбовой

нагрузки. Им нашли другое применение - вести воздушную разведку. Одним из таких стал самолет командира звена старшего лейтенанта А. И. Фокина.

- Вот, - подошел ко мне Фокин, - вылетаю на разведку в море. А на самолете исправен только один мотор. Второй сильно греется. Я его после взлета ставлю на малые обороты.

- Что поделаешь, - посочувствовал я. Фокин с экипажем стал выруливать на взлетную полосу., И тут откуда ни возьмись над аэродромом появились два, МЕ-109. На малой высоте они с ходу атаковали

самолет Фокина и подожгли его. Экипаж попытался сбить пламя, но это не удалось. Самолет сгорел.

К месту происшествия подъехал командир полка. Фокин с горечью доложил:

- Товарищ полковник, я лишился всего, чем жил до сих пор. Как же теперь, без самолета?

Афанасий Иванович Фокин до последнего дня войны находился в действующих частях авиации флотов. Кроме Балтики воевал в составе Черноморского флота. Там стал Героем Советского Союза. Потом громил гитлеровцев в Заполярье, а в завершение участвовал в разгроме японских милитаристов.

В послевоенные годы он освоил реактивные самолеты ракетоносцы. Но в одном из учебных ночных полетов погиб в катастрофе.

В конце августа нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов вызвал генерала Жаворонкова в Москву для доклада Верховному Главнокомандующему о ходе полетов на Берлин. Жаворонков в тот же день заехал в город Куресс ари, где размещался штаб береговой обороны Балтийского района.

- Имею вызов в Москву для доклада, - сказал он генералу Елисееву. Хотелось бы, Алексей Борисович, уточнить обстановку.

- Обстановка на Таллинском участке фронта такова, что едва ли мы с вами, Семен Федорович, сможем еще раз встретиться здесь. - Елисеев глубоко вздохнул и стал рассказывать: - Немецкие дивизии упорно штурмуют Главную морскую базу и безудержно рвутся на Таллин. Части 10-го стрелкового корпуса и бригады морской пехоты с трудом отбивают атаки противника. Обстановка меняется не по дням, а по часам. В ближайшие дни надо ожидать эвакуации войск и флота из Таллина...

Жаворонков молча выслушал слова суровой правды и спросил:

- Что передать от вас наркому ВМФ? Елисеев глубоко задумался и ответил:

- Да, собственно, ничего, Семен Федорович. На помощь мы не

рассчитываем, хотя она и очень нужна. Знаем, нам не помогут. Ведь немцы под Ленинградом, и там подкрепления нужны больше, чем нам... Скажи при случае, что моонзундцы будут стоять на острове до последнего дыхания.

Жаворонков сказал, что оставляет за себя Преображенского. Попросил держать его в курсе дел на Таллинском участке фронта и на островах.

- Не сомневайтесь, Семен Федорович. Обеспечение налетов на Берлин наша главная задача, - заверил Елисеев Жаворонкова. И на том генералы расстались.

Улетал генерал Жаворонков в Москву с аэродрома Кагул. Впоследствии он вспоминал, что, прощаясь на аэродроме с товарищами, не думал, что со многими из них больше никогда не встретится, и был уверен, что, пока наши войска и флот находятся в Таллине, острова Моонзундского архипелага будут держаться.

Улетал С. Ф. Жаворонков на самолете ИЛ-4. Для прикрытия перелета с воздуха командующий ВВС Балтийского флота генерал-майор авиации М. И. Самохин прислал на аэродром Кагул истребитель, пилотируемый уже тогда известным балтийским асом Героем Советского Союза капитаном П. А. Бринько. Бринько с первых дней войны проявил себя талантливым летчиком, виртуозом высшего пилотажа и мастером меткого огня. На его счету было более десятка сбитых фашистских самолетов.

Полет происходил при ясной погоде, и через час самолеты ИЛ-4 и И-16 приземлились на аэродроме под Таллином, чтобы произвести дозаправку.

На аэродроме шла обычная боевая жизнь. Все говорило о том, что линия фронта недалеко. Слышалась артиллерийская канонада. То и дело выруливали и взлетали группы штурмовиков и истребителей прикрытия.

Вдруг загрохотали пушки зенитной артиллерии, и шапки разрывов, густо покрывая небо, стали приближаться к аэродрому. На высоте около 3000 метров со стороны моря курсом примерно 90 градусов прямо через центр аэродрома шел Ю-88. Сомнений не было - разведчик, производящий аэрофотосъемку Главной военно-морской базы Таллин, таллинского аэродрома. В его размеренном, казалось, неторопливом полете среди рвавшихся и не причинявших ему вреда зенитных снарядов угадывалась наглая самоуверенность фашистского аса.

К Жаворонкову подбежал капитан Бринько.

- Товарищ генерал, разрешите мне проучить наглеца.

- Действуйте! - ответил Жаворонков.

Бринько бросился к своему И-16. Мигом вскочил в кабину, моментально запустил мотор и, немного довернув самолет, с места дал полный газ. Взлетел поперек аэродрома и свечой пошел вверх по курсу Ю-88. Внимание всех находившихся в те минуты на аэродроме сосредоточилось на двух точках в небе: на самолете-разведчике противника и нашем истребителе, быстро настигавшем разведчика. И вот обе точки как бы слились. Истребитель настиг и атакует врага. Первое, что увидели с аэродрома, - густое облако черного дыма там, где был Ю-88, а затем и его самого в скольжении на крыло с черным шлейфом. Потом от самолета отделились три купола. Сбитый "юнкере" быстро скрылся из поля зрения, а на месте его падения поднялось высокое облако взрыва. Парашютисты, относимые ветром в сторону аэродрома, плавно снижались. Самолет И-16 виражировал возле них, дожидаясь их приземления.

Звук мотора раздался у границы аэродрома, и на бреющем полете показался самолет. Он победно взмыл вверх и, лихо развернувшись, сделал посадку недалеко от ИЛ-4.

Когда Бринько доложил генералу Жаворонкову о сбитом самолете противника, Семен Федорович привлек его к себе и крепко обнял, как близкого и дорогого человека.

Самолеты ИЛ-4 и И-16 быстро дозаправили бензином, и торпедоносец, сопровождаемый истребителем, бреющим полетом пошел вдоль Финского залива к Ленинграду.

На аэродроме Беззаботное под Ленинградом Жаворонков тепло распрощался с капитаном Бринько. Пообещал доложить о его подвиге наркому ВМФ.

Вернуться на остров Сааремаа командующему ВВС уже не удалось. Обстановка резко менялась.

Вслед за Жаворонковым отбыл на базовый аэродром Беззаботное батальонный комиссар Оганезов. Вместо себя он оставил старшего политрука Н. Ф. Полякова. Оганезов скрупулезно собирал и обобщал различные материалы, связанные с нашими налетами на Берлин, и в том числе письма, обнаруженные у сбитых фашистских летчиков, у немецких солдат и офицеров, которые находили себе могилы на советской земле. Оганезов немедленно вместе с корреспонденцией пересылал копии этих писем к нам на Кагул. И они как нельзя лучше разоблачали изворотливость фашистской пропаганды, ее изощ ренные попытки замалчивать, всячески скрывать сам факт наших ударов по Берлину. Вот о чем говорили эти письма, адресованные берлинцами своим родичам - "доблестным солдатам фюрера".

Письмо жительницы Берлина Анни Реннинг своему мужу Э. Реннингу, убитому под Ленинградом:

"Дорогой мой Эрнст! Война с Россией уже стоила нам многих сотен тысяч убитых. Мрачные мысли не оставляют меня. В последнее время ночью к нам прилетают бомбардировщики. Нам говорят, что нас бомбили англичане. Но нам точно известно, что в эти ночи нас бомбили русские. Они мстят за Москву. Берлин от разрывов бомб весь сотрясается... И вообще я скажу тебе: с тех пор как появились над нашими головами русские, ты не можешь себе представить, как теперь нам стало скверно. Родные Вилли Фюрстенберга, ты это хорошо знаешь, служили на артиллерийском заводе. Завода больше не существует! Родные Вилли Фюрстенберга погибли под его развалинами. Зачем вы, Эрнст, связались с русскими? Неужели нельзя было найти что-либо поспокойнее? Я знаю, Эрнст, ты скажешь мне, что это не мое дело, что ты убежденный национал-социалист. Но знай, мой дорогой, что здесь, возле этих проклятых заводов, жить невозможно! Мы все находимся словно в аду... Пишу я серьезно и открыто, ибо мне теперь ничего не страшно. Я ничего не боюсь... Предчувствую, Эрнст, пока дойдет до тебя мое письмо, если мне удастся донести его к почтовому ящику, меня уже не будет в живых. Эрнст... уже гудят! Я несу письмо. Прощай! Всего хорошего. Твоя Анни".

- Разумная эта немка, Анни Реннинг. Вот чего не хватает ее фюреру, сказал Преображенский, возвращая письмо Полякову. - Надо познакомить с ним экипажи перед вылетом.

Письмо другой берлинки: "Мой милый Генрих! Пишет твоя невеста. Мы сидим в подвалах. Здесь взрываются бомбы. Разрушены многие заводы. Мы так измучились и устали, что просыпаемся только в момент взрывов бомб. Вчера с половины двенадцатого и до половины второго ночи хозяйничали летчики. Чьи? Неизвестно. Всякое говорят. Нам было очень плохо. Я начинаю бояться ночи. С Брунгильдой мы пошли в бомбоубежище. Там сказали, что это были русские летчики. Подумай только, откуда они летают? Скажу тебе, у нас каждую ночь воздушная тревога, иногда два или три раза в ночь. Мы прямо-таки отчетливо слышим, как русские летают над нашими головами. Они сбрасывают много бомб. Что же будет с нами, Генрих? Твоя Луиза".

Письмо жены мужу: "Дорогой и любимый Курт! Сегодня после маленького перерыва мы снова в бомбоубежище. В первый раз от двенадцати до двух часов ночи, потом еще раз с трех часов. К сожалению, сигналы воздушных тревог даются слишком поздно, когда самолеты уже сбрасывают бомбы. С субботы на воскресенье бомбили наш Берлин, и с воскресенья на понедельник бомбили, и с понедельника на вторник бомбили. Прилетают к нам русские и

англичане в неделю несколько раз. Весело теперь нам живется... Целую тебя. Твоя Хильда".

Были и другие письма подобного содержания. Просмотрев их все, Преображенский сказал:

- Это хорошо, что немецкие жены и невесты пишут правду своим мужьям и женихам на фронт. Немецкие солдаты будут знать, что их варварские действия против советских людей не останутся безнаказанными.

Он поручил Н. Ф. Полякову прочитать эти письма всем летным экипажам перед вылетом на Берлин. А мне сказал:

- Вот бы, Петр Ильич, показать эти письма тому мудрому старику, что отругал нас под аркой. Помнишь?

Наши налеты на Берлин продолжались. Но и кроме них возникали боевые задания. Так, 27 августа воздушные разведчики обнаружили в Ирбенском проливе транспорт противника, следовавший в охранении двух сторожевых кораблей. Полковник Преображенский приказал поднять звено ИЛ-4 для бомбового удара по транспорту. Ведущим звена был заместитель командира эскадрильи капитан Е. И. Есин. Через час полета летчики обнаружили транспорт и потопили его. Но, возвращаясь на аэродром, были атакованы истребителями противника. В воздушном бою был сбит и упал в море самолет Е. И. Есина, на котором, кроме командира, находились штурман лейтенант Г. Х. Хабибуллин, стрелок-радист краснофлотец И. А. Нянкин.

Есть поэтические строчки:

У пилотов морских
Не бывает могил на земле.
Словно чайки, они
Исчезают в кипящей волне.

Думаю, поэт прав только отчасти. Могилами летчиков нашего полка становилось и море, и земля. И счет этим могилам увеличивался. Редели наши боевые ряды.

31 августа не вернулся с боевого задания экипаж командира звена М. П. Русакова (штурман В. Ф. Шилов, стрелок-радист В. С. Саронча). Вероятнее всего, он погиб при отходе от Берлина после выполнения боевого задания. 3 сентября не вернулся экипаж лейтенанта К. А. Мельгунова, в состав которого входили также штурман звена лейтенант П. Я. Чубатенко, стрелок-радист младший сержант Г. М. Кулишов. По наблюдениям экипажей, самолет Мельгунова был сбит над Берлином.

С каждым днем становилось все более очевидным, что фашисты усиливают противовоздушную оборону столицы рейха. И нам каждый раз приходилось вырабатывать новые тактические приемы, чтобы достичь центра города, а по выполнении боевого

задания прорываться к морю через усиленные заслоны зенитного огня и истребительной авиации.

Все сложнее становилось и возвращаться на свой аэродром. Немецко-фашистское командование со всем рвением старалось выполнить требование фюрера - уничтожить советскую авиацию на острове Сааремаа, стереть с лица земли оба наших аэродрома. И понятно, враг подстерегал наши самолеты при их возвращении. К тому же экипажи были настолько измотаны дальними полетами, что иногда невероятными усилиями достигали родной земли и, едва прикоснувшись к ней, буквально теряли силы.

Но, несмотря ни на что, рейсы на Берлин продолжались, и тридцать ночей враг не знал покоя в своей столице от бомбовых ударов советской авиации. А кроме того, самолеты оперативной группы наносили удары и по запасным целям Данцигу, Мемелю, Кенигсбергу.

Обстановка на фронте между тем становилась все более тревожной, напряженной. 28 августа наши войска оставили город Таллин. Подача авиационного топлива и боеприпасов на остров Сааремаа прекратилась. И 5 сентября авиагруппе Преображенского, в которой осталось несколько исправных самолетов, было приказано перебазироваться на аэродром под Ленинград.

Транспорта для перевозки наземного состава авиагруппы не оказалось. И пришлось оставить на острове почти весь состав авиационно-технической базы во главе с командиром майором Георгияди. Осталась также часть младших специалистов инженерно-авиационной службы. Все они поступили в распоряжение генерала Елисеева для защиты острова от вторжения противника. Со слезами на глазах мы прощались со своими боевыми товарищами.

Перед самым нашим вылетом на аэродром Кагул приехал начальник штаба береговой обороны Балтийского района подполковник А. И. Охтинский.

- В самое время улетаете, Евгений Николаевич, - сказал он Преображенскому. - На рассвете немцы начали штурм Моонзунда.

Прощание было до боли тяжелым. И для нас, улетающих, и для тех, кому суждено было остаться здесь, на острове.

Три до предела перегруженных людьми самолета ИЛ-4 вырулили на взлетную полосу. Я поднялся в астролюк, помахал рукой стоящим на земле авиаторам. Я старался разглядеть их лица, но ничего не получилось. Глаза заволокло слезами. В горле спазм. Ведь расставались мы со своими боевыми товарищами, быть может, навсегда.

Находясь в пути, я все время с болью в сердце думал о них -

как-то теперь сложится их судьба? И еще думал об экипаже старшего лейтенанта Юрина. Накануне, возвращаясь с боевого задания, Юрин неудачно посадил свой самолет на фюзеляж. Погнул винты. Преображенский сказал тогда летчику:

- Сумеете восстановить самолет - прилетайте на основной аэродром, под Ленинград, не сумеете - оставайтесь здесь, защищайте остров на земле.

Через пару дней стало известно, что его экипаж сумел кое-как выправить воздушные винты. При запущенных моторах самолет сильно трясло, все в нем скрипело и гремело. И все же он взлетел в воздух и взял курс на восток. В район Ленинграда самолет прилетел ночью. Экипаж произвел посадку на одном из аэродромов без посадочных огней, используя только бортовые самолетные фары. На этом аэродроме уже не базировалась наша авиация, так как к нему подошли немцы. Экипаж Юрина провел на этом летном поле ночь, а с рассветом перелетел на аэродром своего полка. В дальнейшем Юрин хорошо воевал, а в 1942 году погиб, защищая осажденный Севастополь.

Мы возвратились из Кагула в Беззаботное и сразу же включились в напряженную боевую деятельность авиаполка. Ежедневно наносили бомбовые удары по танковым и механизированным фашистским войскам, рвавшимся к Ленинграду. И ни на минуту не забывали тех своих верных товарищей, которые волею судьбы остались на острове Сааремаа с оружием в руках защищать советскую землю в глубоком тылу врага. Каждую весточку с Моонзунда передавали друг другу. А вести приходили одна тревожнее другой.

17 сентября немцы форсировали пролив и зацепились за восточный берег острова Сааремаа. Вот тут и вступила в бой вновь сформированная из морских авиаторов пулеметная рота. Генерал Елисеев бросил ее на самый ответственный участок обороны. И там, где появлялись моряки-пулеметчики, фашистские десантники не продвигались ни на шаг.

Остров Сааремаа отважный гарнизон Моонзундского архипелага защищал до 5 октября 1941 года. Но силы были неравные. Под натиском врага наши подразделения отступили на полуостров Сырве, к мысу Царель, к самому маяку, который служил нам исходным пунктом маршрута при полетах на Берлин.

Этот маяк и стал теперь свидетелем последних огневых схваток горстки героических защитников острова Сааремаа с крупными силами врага. Здесь пали последние отважные бойцы пулеметной роты моряков-авиаторов.

Немногим из авиаторов-балтийцев 1-го МТАП, начавших бои в июньские дни 1941 года, довелось дожить до мая 1945 года.

Слишком суровые испытания выпали на их долю. Но вечна память о них.

9 мая 1945 года первый советский комендант .Берлина генерал-полковник Н. Э. Берзарин прислал летчикам Балтики телеграмму: "Вы первые начали штурм логова фашизма с воздуха. Мы его закончили на земле и водрузили Знамя Победы над рейхстагом. Поздравляю вас, балтийские летчики, с праздником Победы и окончания войны".

Позднее на острове Сааремаа, на здании школы, где в июле - сентябре 1941 года размещался летный состав нашего полка, появилась мемориальная доска. На ней лаконичный текст:

"В этом здании жили летчики КБФ, которые первыми штурмовали с воздуха столицу фашистской Германии - Берлин в 1941 году - с 7 августа по 5 сентября - под командованием Героя Советского Союза полковника Преображенского Евгения Николаевича".

На одном из аэродромов авиации дважды Краснознаменного Балтийского флота сооружен монумент в память о летном составе 1-го минно-торпедного авиационного полка, который в трудный период борьбы советского народа с германским фашизмом наносил первые бомбовые удары по Берлину.

В день 35-летия первых наших налетов на Берлин группа ветеранов 1-го МТАП побывала на острове Сааремаа. Мы возложили венки на братскую могилу погибших боевых товарищей. С глубоким волнением говорили на митинге о них, отдавших свои молодые жизни во имя любимой Родины.

Тихо на острове. Бывшее летное поле покрыто высокой травой, множеством полевых цветов. Но каждый шаг на этой земле напоминает нам героическое прошлое.

После митинга на бывшем аэродроме Кагул один из выступавших А. Яськов вручил нам, ветеранам, листок бумаги с текстом, сказав при этом:

- Вам, дорогие товарищи ветераны Великой Отечественной войны. Вам в память о Кагуле и о ваших героических подвигах на этой земле.

Это были стихи, которые я и привожу здесь.

КАГУЛ

Над землей ни грохота, ни гула,
Ни огней посадки, ни ракет.
Спит в тиши аэродром Кагула,
Спит, не пробуждаясь много лет.
Только иногда платочек женский
Над травой высокою мелькнет.
А ведь на Берлин Преображенский

Начинал отсюда свой полет.
Нюхал на рассвете можжевельник,
Напрямик шагая по росе.
И глядел на серебристый ельник,
Что прижался к взлетной полосе.
А за командиром мерным шагом
Шли, неугомонные с утра,
Летчики его, лихие асы,
Бомбовых ударов мастера.
Шли в унтах и мягких шлемофонах,
С горечью глядели на восток.
От России самый отдаленный,
Был родным им этот островок.
И, внося в кабины леса запах,
Взяв с собой по горсточке земли,
Сквозь огонь вели они на запад
Боевые чудо-корабли.
А назавтра, нарастая громом,
Вынырнув к земле из высоты,
Зависали над аэродромом
"Мессершмиттов" черные кресты.
Хлопали растерянно зенитки.
Вон моторов, взрывы без конца.
И металла огненные слитки
Обжигали землю и сердца.
Но, когда темнели неба краски,
Снова оживала полоса.
Обнимались летчики по-братски,
- На Берлин! - звучали голоса.
А теперь - ни грохота, ни гула.
Васильковой скатертью покрыт,
Спит в тиши аэродром Кагула,
Запах трав и пороха хранит.
За Ленинград!

Завершив серию дерзких налетов на столицу фашистского рейха, 1-й минно-торпедный авиационный полк вновь сосредоточился на аэродроме Беззаботное. Теперь он имел единую боевую задачу - защиту Ленинграда от рвавшихся к нему немецко-фашистских полчищ.

Летные экипажи наносили удары по обстреливавшим город артиллерийским батареям противника, уничтожали его живую силу и технику на линии фронта, топили боевые корабли и транспорты в Финском заливе и Балтийском море, ставили мины на морских фарватерах.

Наибольшее число боевых вылетов совершал со своим экипажем командир полка. Если рядовые экипажи вылетали, скажем, дважды в сутки, то флагманский - три раза. "Нам так положено, - говаривал Е. Н. Преображенский. - Мы - руководители, и с нас особый спрос. С нас должны брать пример остальные".

Высокую активность в боевых действиях проявляли прославленные экипажи Героев Советского Союза

В. А. Гречишникова, М. Н. Плоткина, А. Я. Ефремова, командиров-орденоносцев П. Н. Трычкова, И. И. Борзо-ва и другие. Нелегко складывались многие боевые вылеты. Они требовали отваги и мужества, а нередко и самопожертвования.

Вот одна из боевых операций тех дней.

Утром 16 сентября воздушная разведка полка донесла, что на станции Кириши - большое скопление войск и техники противника. Шесть экипажей ИЛ-4 срочно готовились к вылету.

Группу самолетов должен был вести заместитель командира полка капитан К. В. Федоров. Ведущим штурманом назначили меня. Мы уже запустили моторы, когда к самолету подъехал Е. Н. Преображенский. Выйдя из машины, он стал что-то громко выкрикивать мне под шум моторов. Наконец я расслышал: ему срочно нужны материалы о бомбежках Берлина. А они хранились у меня. Высунувшись из кабины, я сложил ладони вместе и положил на них голову, показывая, что все лежит под подушкой на моей койке. Преображенский не понял и жестом приказал мне спрыгнуть через нижний люк кабины на землю. Я выпрыгнул и, не скрывая раздражения, стал укорять Евгения Николаевича: дескать, ребенок и тот мог бы понять, а теперь вот и задержка вылета. Но Преображенский тоже распалился. Приказал мне садиться в машину и с ним вместе ехать за материалами.

На мое штурманское место был посажен старший лейтенант В. А. Астафьев. Капитан К. В. Федоров тем временем связался по радио с заместителем командира третьей эскадрильи старшим лейтенантом И. И. Борзо-вым, который тоже должен лететь на это задание, и попросил его быть ведущим в группе, так как штурман полка остался на земле, а он летит с другим штурманом, которому трудно быть ведущим. Так и порешили. Группу из шести самолетов повел И. И. Борзов, а Федоров занял в воздухе место правого ведомого в его звене.

Итак, шесть самолетов ИЛ-4 поднялись и пошли к станции Кириши. Тяжело, драматично сложился этот полет для наших экипажей. Вот что потом рассказывал о нем ведущий группы И. И. Борзов:

"Когда мы вышли на станцию Кириши, там действительно все

было забито войсками и техникой противника. С высоты трех тысяч метров удачно сбросили бомбы и стали отходить на восток. Тут нас встретила большая группа истребителей МЕ-109. Начался неравный бой.

Сначала были сбиты два ИЛ-4, замыкавшие строй, а затем подожжен и мой самолет. На горящей машине я пролетел еще километров десять. Огонь уже начал поступать в кабину, лизать руки, лицо. Экипаж по моей команде покинул самолет с парашютами над территорией, занятой противником. Когда и я приземлился, то увидел - вверху еще продолжался воздушный бой. Три наших самолета, отбиваясь от яростных атак фашистских истребителей, уходили на восток. Затем все самолеты - и наши, и противника - исчезли из поля зрения".

Иван Иванович Борзов сумел найти свой экипаж в лесу и вместе с ним тронулся в путь к линии фронта. К летчикам присоединилось еще несколько десятков наших солдат, оказавшихся в окружении. Через трое суток почти все они вышли к своим войскам.

Только вернувшись в полк, И. И. Борзов узнал то, чему страшно было поверить. Не вернулись с боевого задания не три, а все шесть бомбардировщиков. Воздушный бой сложился для них трагически.

Одним из сбитых был самолет старшего лейтенанта П. Н. Трычкова, заместителя командира второй эскадрильи. Петр Николаевич Трычков обычно летал в любых сложных условиях - и днем и ночью. Физически сильный, выносливый, он был в числе лучших летчиков полка. Пять раз водил свой самолет на Берлин. За эти полеты был награжден орденом Ленина. С ним в одном экипаже летали штурман лейтенант Г. И. Швецов и стрелок-радист сержант Д. М. Несмелое - также отличные воздушные бойцы.

И вот не стало этого замечательного боевого экипажа.

Подробности его боя дошли до нас позднее. Преследуемый истребителями противника, самолет П. Н. Трычкова оказался в Хвойненском районе. Здесь он был подожжен вражескими истребителями и упал в болото невдалеке от поселков Анциферово и Ракитино. Местные жители видели этот неравный поединок в воздухе и знали, что неподалеку от советского самолета врезался в болото и самолет со свастикой на борту. Стервятника настигли пули нашего бомбардировщика.

Местные жители точно знали, где упал наш самолет: на поверхности болота лежала хвостовая часть бомбардировщика, отломившаяся при его ударе о землю. Но топкое болото не давало возможности приблизиться к этому месту.

Прошло тридцать лет, когда один из местных охотников, возвращаясь домой по скованному льдом болоту, увидел обломки самолета.

И вот к тому месту пришли люди. В глубокой воронке они обнаружили останки человека. Удалось установить его личность: стрелок-радист сержант Д. М. Несмелов, летавший со старшим лейтенантом П. Н. Трычковым. Третьим членом этого экипажа был штурман звена лейтенант Г. И. Швецов. Все это подтверждалось архивными документами.

Сомнений не оставалось: найдено место гибели экипажа П. Н. Трычкова.

Февраль 1972 года выдался в этих местах на редкость морозным. Болото сковало льдом. По нему прошли бульдозеры и экскаватор. Из ледового плена был извлечен самолет с останками двух летчиков, а также планшет с картой - на ней еще сохранился след цветного карандаша, обозначавший маршрут полета.

11 февраля 1972 года состоялось захоронение останков воздушных бойцов. В Хвойную приехали вдова Трычкова - Антонина Павловна с дочерью и сыном, вдова Швецова - Елена Владимировна, близкие родственники, однополчане погибших героев. Два часа непрерывным потоком шли жители Хвойной проститься с героями. Нельзя было без волнения смотреть на большое, во всю ширину улицы шествие людей к кладбищу вслед за машиной, на которой везли останки летчиков.

Теперь и городок Хвойное для нас, однополчан, стал священным местом. Здесь могила наших товарищей, отдавших жизнь за Родину.

В начале октября 1941 года весь состав 1-го МТАП перебазировался на тыловой аэродром. Местность безориентирная и крайне трудная с точки зрения самолетовождения. Это хорошо понимал командир полка Е. Н. Преображенский. И он первым делом решил осмотреть радиомаяк.

- Поедем-ка, Петр Ильич, - сказал он мне, - опробуем радиомаяк.

История этого радиомаяка весьма трудная, но поучительная. Поэтому прежде всего - о ней.

В первые же дни осени 1941-го после значительных потерь наших самолетов в дневное время командование флотом стало перенацеливать минно-торпедную авиацию на боевые действия ночью. А для этого нам были крайне необходимы дополнительные наземные средства, обеспечивающие самолетовождение. В 1-м МТАП все самолеты ИЛ-4 были оборудованы штатными радиополукомпаса ми РПК-2. Штурманы

имели теоретическую подготовку и практический опыт работы с этой аппаратурой. Но, к сожалению, единственный радиомаяк ВВС Краснознаменного Балтийского флота был потоплен при перебазировании его из Таллина на Карельский перешеек. Городские же радиостанции, расположенные в прифронтовой полосе, прекратили свою работу по распоряжению ГКО, других наземных радиосредств не было. Надо было принимать срочные меры.

К нам в полк еще летом прибыл инженер по воздушной радионавигации воентехник 1-го ранга Александр Александрович Бубнов. Я его знал и раньше, когда он в Ленинграде занимался разработкой радионавигационной аппаратуры для морской авиации, и теперь был несказанно рад его прибытию в наш полк. Сразу же спросил Александра Александровича: не мог бы он посоветовать, каким путем достать какой-либо маяк для полка?

Александр Александрович, подумав, ответил:

- Мне известно, что радиопромышленность изготовляет 25 радиомаяков для ВВС Красной Армии, но вряд ли можно что-либо взять оттуда для морской авиации.

Он опять задумался и продолжал:

- Можно бы использовать мощную корабельную радиостанцию, ну хотя бы "Шторм". А такая есть на складе в Кронштадте, Это я точно знаю. Она снята с линкора "Октябрьская революция" и имеет незначительные повреждения.

- А как взять ее?

- Если командование полка напишет соответствующее письмо, думаю, эту станцию отдадут нам, она там без надобности. А я постараюсь построить из нее радиомаяк в указанном месте.

Я тут же составил письмо. Командир полка Преображенский подписал его, и Бубнов отправился с ним в Кронштадт. Через два дня он привез радиостанцию на аэродром Беззаботное. Здесь мы столкнулись с вопросом: где и как установить радиомаяк? Радиостанция рассчитана на электропитание от бортсети постоянного тока, следовательно, потребуется мощный ртутный выпрямитель для преобразования переменного тока в постоянный. А где взять этот выпрямитель? И тут Бубнов вспомнил, что недалеко от нашего аэродрома есть полигон, на котором испытывается корабельное радиооборудование. И есть там агрегатная, где установлены мощные преобразователи тока, готовые антенные устройства, а также удобные помещения, где можно произвести переоборудование станции.

Преображенский позвонил в Ленинград и добился согласия произвести переоборудование станции на полигоне. Бубнов с

командой связистов из шести человек и с радиостанцией "Шторм" немедленно отправился туда. Они трудились, не зная отдыха, и, как и обещал Бубнов, за пятнадцать суток закончили монтажные работы, изготовили антенное устройство. Включили станцию. Работает хорошо в пределах всего диапазона волн передатчика.

По распоряжению штаба ВВС флота радиомаяк и его команду срочно погрузили в железнодорожный эшелон, отправлявшийся к нашей дислокации. Ночью состав прибыл в Ленинград, а утром - на станцию Мга. И здесь - налет фашистской авиации. Бомбы падали в основном на железнодорожные составы, но часть из них взрывалась и на аллеях прилегающего к станции парка, куда бежали люди с эшелонов. Бубнов залег на земле у большого дерева. Рядом дважды рвануло, и он, почувствовав сильный удар, потерял сознание. А когда пришел в себя, увидел, что лежит на платформе около радиомаяка. Лежит, все видит, но ничего не слышит - повреждены барабанные перепонки.

Ночью эшелон выпустили со станции Мга. Дорога заняла ровно три недели.

Вблизи железнодорожной станции находились лесопильный завод, мелкие предприятия по переработке сельскохозяйственного сырья и рядом - мощная трансформаторная подстанция. Нашлись поблизости, на берегу реки, и подсобные помещения, удобные для размещения личного состава. На этом месте Бубнов и его команда и стали монтировать маяк. Они изготовили переходное устройство, обеспечивающее удобный и быстрый перевод микрофонной передачи на передачу грамзаписи и на другие режимы работы. Составили расписание работы маяка.

И вот Преображенский и я у радиомаяка. Бубнов провел нас в помещение аппаратной, разом включил маяк, рассказал о его тактико-технических данных. В ночное время, сказал он, дальность действия маяка - наибольшая, превышает тысячу километров.

Преображенский тут же объявил благодарность Бубнову и всему персоналу маяка.

С тех пор Александр Александрович Бубнов числился не только начальником действующего радиомаяка, но и моим помощником по радионавигации. Он с большим старанием поддерживал в исправном техническом состоянии и радиомаяк, и радиополукомпасы РПК-2 на всех самолетах полка. Каждую неделю приезжал на аэродром и совместно с техниками и штурманами осматривал аппаратуру, устранял неисправности.

А радиомаяк бесперебойно работал по заявкам полка. В программу передач в эфир Бубнов удачно подбирал знакомые

летному составу мелодии и песни. Настроившись в полете на нужную волну, летчики определяли: "Это наш радиомаяк". И у них сразу подымалось настроение.

Помню такой случай. Нанеся ночью бомбоудар по самолетам противника на аэродроме Псков, мы возвращались почти в сплошной облачности. Видимость по горизонту не превышала двух километров. Я настраиваюсь на маяк и слышу голос Бубнова: "Передаю любимую нашу песенку "Иду по знакомой дорожке". В наушниках зазвучала всем известная мелодия. Переключаю приемник радиополукомпаса на Преображенского. Он в восхищении и от устойчивой работы радиомаяка, и от мнения Бубнова в трудные минуты приободрить летчиков.

Весь наш летный состав испытывал чувство удовлетворения работой своего радиомаяка, крепла уверенность в надежном самолетовождении. Где бы, в каких бы сложных погодных условиях ни оказался экипаж, он знал - маяк поможет ему точно определиться, уверенно выйти на нужный аэродром.

В дальнейшем радиомаяк обеспечивал боевые действия не только ВВС Балтийского флота, но и авиационных соединений Ленинградского и Волховского фронтов.

Хотелось бы попутно сказать о дальнейшем боевом пути замечательного специалиста Александра Александровича Бубнова, о его неоценимом вкладе в наше общее дело. В 1943 году он был откомандирован в научно-исследовательский институт для изучения новой радиолокационной техники, предназначенной для установки на самолетах. Затем, после специальных курсов, Бубнов был назначен старшим инженером по радиолокации ВВС флота. По его предложению пять радиолокаторов, находившихся на складах КБФ, были установлены на самолетах-торпедоносцах 1-го МТАП. Экспериментальная проверка, проведенная на Ладожском озере, показала, что дальность радиолокационного обнаружения береговой черты достигала 90 километров, а буксиры с баржами обнаруживались на расстоянии более 20 километров. С помощью этих локаторов летчики 1-го МТАП обнаружили и потопили немало крупных транспортов противника в Балтийском море.

За радиолокационное и навигационное обеспечение боевых действий военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота Александр Александрович Бубнов был награжден орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды. До последних дней его жизни (январь 1979 г.) не прекращалась наша с ним дружба.

Нельзя не сказать еще о двух замечательных специалистах, которые все годы войны находились в составе нашего полка. Это -

супруги Шестаковы: Владимир Константинович - начальник полковой метеостанции и Зинаида Семеновна - синоптик. Оба они любили свое дело, в совершенстве владели им и во многом способствовали боевым успехам полка. Мне, как флагманскому штурману, больше чем кому-либо была известна их энергичная, подлинно научная, творческая работа. Бывало, сутками не уходили со своего поста, кропотливо собирая метеоданные. В подавляющем большинстве их прогнозы оправдывались, за что им были благодарны и командование, и весь летный состав.

После войны супруги Шестаковы вновь стали жить в родном Ленинграде. И каждый год в праздник Победы вижу их среди ветеранов морской авиации.

План Гитлера замкнуть второе кольцо блокады вокруг Ленинграда и удушить его голодом начал осуществляться глубокой осенью 1941 года. Фашисты бросили к Тихвину крупные силы, рассчитывая в сжатые сроки соединиться с войсками финнов на реке Свирь.

В помощь войскам 54-й и 4-й армий - в последующем войскам Волховского фронта - Краснознаменный Балтийский флот выделил 8-ю и 61-ю авиабригады и Ладожскую авиационную группу ВВС флота.

Особенно напряженное положение создалось в районах Кириши - Будогощь и Тихвин, где фашистские войска действовали особо агрессивно и значительными силами. В те дни для поддержки наших войск на Тихвинском направлении летный состав флота произвел более двух тысяч боевых вылетов.

Сплошная облачность с высотой нижней кромки всего 100-200 метров крайне затрудняла действия авиации. Но летчики, преодолевая все трудности, помогали нашим войскам. Экипажи действовали небольшими группами днем и в одиночку ночью. Они находили противника и наносили ему значительный урон. Боевая работа велась с огромным напряжением. Командующий Волховским фронтом генерал К. А. Мерецков несколько раз объявлял благодарность авиаторам Балтийского флота, а наиболее отличившихся награждал боевыми орденами. Ведущим групп штурмовиков Н. В. Челнокову, Н. Г. Степаняну, А. А. Карасеву и А. С. Потапову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наш 1-й МТАП в те дни имел перед собой задачу - наносить бомбовые удары по колоннам 39-го фашистского корпуса на дорогах Будогощь - Тихвин. Базирование самолетов значительно приблизило их к этому району боевых действий. И экипажи действовали интенсивно, совершая по два-три вылета в сутки.

Пример оперативных вылетов и мощных ударов по

противнику показывали многие, и в особенности экипаж Героя Советского Союза капитана В. А. Гречишникова. Днем ли, ночью, в ясную или ненастную погоду он выходил на любую цель. Вместе с Гречишниковым отважно действовал штурман эскадрильи прекрасный специалист старший лейтенант А. И. Власов. Как и командир, он люто ненавидел фашистов и готов был на любой риск, на самопожертвование ради уничтожения гитлеровцев. За стрелка-радиста в экипаже летал начальник связи эскадрильи лейтенант М. П. Семенков - искусный снайпер. Воздушным стрелком здесь был краснофлотец Н. А. Бурков. Этот экипаж был гордостью всего полка.

Однажды - это было утром 24 октября - воздушная разведка донесла: в районе поселка Грузино движется большая танковая и механизированная колонны противника. Как тут стерпеть Гречишникову, всегда рвавшемуся в жаркую схватку! И на этот раз он подбежал к командиру полка:

- Разрешите, товарищ полковник, нам, двумя экипажами, нанести удар. Цель-то какая! Упустить никак нельзя.

- Цель - это да! Но ведь белого света не видно, - отряхивая падавший крупными хлопьями снег, сказал Преображенский. А взволнованное лицо и вся разгоряченная фигура Гречишникова говорили командиру полка - надо соглашаться. И Преображенский ответил коротко:

- Попробуйте, Василий Алексеевич. Желаю удачи!

Два бомбардировщика тут же поднялись в воздух. Сплошная облачность прижимала их к самой земле.

И все же экипажи в этом, почти слепом, полете точно вышли на цель. Летчики разглядели большую колонну танков, артиллерии и мотопехоты противника, тянувшуюся от Грузине на Будогощь. Преодолевая зенитный огонь, бомбардировщики прошлись над этой зловещей цепочкой, покрывая ее точно рассчитанными взрывами бомб и поливая свинцовым пулеметным дождем.

Дело сделано.

- Отходим от цели! - передал Гречишников команду ведомому экипажу.

Но отход сложился неудачно. В самолет Гречишникова ударил зенитный снаряд. Взрыв и пламя.

Как докладывали члены ведомого экипажа, Гречишников наверняка мог бы пролететь на горящем самолете несколько километров и посадить его в поле. Но все произошло иначе. Развернув горящий самолет, Гречишников резко повел его вниз, на вражескую колонну. Через считанные секунды бомбардировщик врезался в гущу фашистской техники. Мощный

взрыв, вызванный огненным тараном, сотряс землю, взметнул ввысь пламя. И все было кончено. Не стало еще многих гитлеровцев. И не стало прославленного экипажа нашего полка. Василий Алексеевич Гречишников отдал свою жизнь, не успев получить высшую награду Золотую Звезду Героя Советского Союза.

В поселке Грузине сооружен обелиск в честь бессмертного подвига экипажа В. А. Гречишникова. У подножия обелиска алеют цветы - дань уважения и признательности местных жителей храбрым и отважным защитникам Родины. Сюда ежегодно в День Победы приезжают ветераны войны - однополчане героического экипажа. Вместе с жителями Грузино они воздают дань памяти прославленных навеки героев.

Рано пришла в эти места зима с глубокими снегами, суровыми морозами. Все дороги, ведущие к Тихвину, занесло снегом. Но фашистские войска упорно рвались к городу. Их колонны были вытянуты на многие километры заснеженных дорог. В этих условиях боевая работа нашего полка шла с большим напряжением. Летный состав сознавал всю важность поставленной задачи - не упускать время, в нарастающем темпе наносить удары по вражеским войскам на путях, ведущих к Тихвину. И экипажи Е. Н. Преображенского, И. И. Борзова, А. Я. Ефремова, А. З. Пяткова, В. А. Балебина, А. Т. Дроздова, М. Н. Плоткина, А. И. Фокина и другие действовали, не зная отдыха. Вернувшись из полета, тут же готовились к другому, из другого - к третьему... И с каждым таким вылетом на дорогах, по которым пробивались колонны гитлеровских войск, оставалось все больше изуродованной техники - сожженных танков, подбитых самоходных орудий, все больше оставалось трупов гитлеровской солдатни в глубоких снегах.

Врагу, хотя и дорогой ценой, все-таки удалось ворваться в Тихвин. Только ненадолго. Помню наш очередной вылет 8 декабря. Мы бомбили фашистские войска на окраине города. Сам город был охвачен огромной цепью пожаров. Дымы от них закрыли горизонт. И уже было видно, как поворачивали вспять фашисты. Колонны немецких войск потянулись от города. При приближении наших самолетов фашистские солдаты - это хорошо мы видели с воздуха - падали в снег, старались подальше отползти от дороги. Поэтому, сбросив бомбы на вражеские мотоколонны, мы снижали высоту до двухсот метров и делали вторые заходы, тут вступали в дело наши стрелки и стрелки-радисты. Щедро поливали гитлеровцев свинцом из пулеметов стрелки флагманского самолета И. Рудаков и В. Кротенке. Точно так же действовали их коллеги из других экипажей. В результате

эскадрильи наносили большой урон противнику.

На следующий день, 9 декабря, советские войска освободили Тихвин. Враг откатывался назад. Теперь еще больше возросла активность наших эскадрилий. "Не допускать безнаказанного отхода живой силы и техники врага!" - таков был наш девиз. Тут уж никто не считался с капризами погоды. Экипажи в любых условиях бомбили войска противника. Но при этом летчикам приходилось сталкиваться со всякими неожиданностями.

Так, 10 декабря произошло весьма неприятное происшествие. Читатель помнит, в каких сложных переплетах бывал Иван Иванович Борзов и как выходил из, казалось бы, безвыходных положений. И вот снова...

И. И. Борзов вместе со штурманом старшим лейтенантом М. И. Климовым начальником парашютно-десантной службы полка и стрелком-радистом сержантом Беляевым вылетел ночью на боевое задание в район Кириши. Выполнил его, как всегда, образцово. И вот под самолетом аэродром. Но метеообстановка настолько сложна, что о посадке нечего и думать, летное поле затянуто туманом. Командир полка перенацеливает экипаж Борзова на другой аэродром. Однако и там погода резко испортилась. Летчикам никак не удается обнаружить аэродром.

Экипаж стремится на малой высоте найти хоть какую-нибудь поляну, чтобы посадить самолет на фюзеляж при помощи бортовых фар. Тщетно. А в баках уже кончается горючее. Выхода нет - садись где попало. Наконец И. И. Борзов замечает в лесном массиве небольшой просвет и заходит на посадку.

А тем временем штурман М. И. Климов, будучи незаурядным парашютистом, решает покинуть самолет с парашютом, применив метод его раскрытия "со срывом". К его счастью, парашют раскрылся у самой земли и завис на развесистой кроне сосны. Финским ножом Климов обрезал стропы парашюта и с пятиметровой высоты упал в снег. Гула моторов он уже не слышал и, посчитав, что летчик и стрелок-радист наверняка погибли при посадке на лес, пустился искать населенный пункт, чтобы с помощью местных жителей отыскать самолет в каком бы он ни был состоянии. Часа через два Климов набрел на поселок лесорубов и там рассказал о случившемся.

С рассветом группа людей - десять человек во главе с М. И. Климовым вышла на поиск самолета.

А лейтенант И. И. Борзов вместе со стрелком-радистом с ночи продолжали поиск своего штурмана. В ту минуту, когда самолет сел на фюзеляж на крохотную лесную полянку, летчик и стрелок-радист пришли в недоумение - нет Климова. Решили, что Климов выпал из кабины в момент удара самолета о землю. Была и

другая мысль: возможно, он выбросился с парашютом еще перед посадкой. О том и о другом мог говорить раскрытый люк штурманской кабины.

И вот в десять утра поисковая группа Климова встретилась с летчиком и стрелком-радистом вблизи самолета. Радости встречи членов экипажа не было границ.

Когда я по приказанию полковника Преображенского прилетел к месту посадки неудачников и в то же время счастливцев, то был поражен изумительным мастерством летчика. Уму непостижимо, как мог И. И. Борзов посадить тяжелый бомбардировщик на ограниченную по размерам, изрытую ямами площадку почти не повредив самолета, да притом и экипаж не пострадал. Я также был изумлен мастерством М. И. Климова, который на столь малой высоте да еще ночью смог раскрыть парашют.

Попутно хотелось бы рассказать, как сложилась дальнейшая судьба М. И. Климова.

15 декабря 1941 года летный состав 1-го МТАП ночью наносил бомбовый удар по аэродрому Гдов. М. И. Климов находился в составе экипажа старшего лейтенанта И. И. Шеликасова, стрелком-радистом здесь был сержант П. В. Соловьев.

Гдовский аэродром встретил наши впереди идущие бомбардировщики плотным зенитным огнем. Климов, оценив обстановку, предложил командиру экипажа изменить направление захода на удар на 90 градусов - зайти на цель со стороны Чудского озера. Казалось, что там меньше зенитного огня. Командир внес эту поправку в маневр, но плотность зенитного огня оказалась не меньшей и при заходе самолета со стороны озера. Перед бомбардировщиком взрывалось сразу по 10-12 снарядов. Три прожекторных луча цепко держали его. И все же экипаж сумел удачно сбросить на цель все десять бомб ЗАБ-100, а затем стал отходить. И в это время один из зенитных снарядов угодил в правый мотор, загорелась правая плоскость, и самолет с большим снижением и креном стал уходить на восток. Климов передал командиру: "Надо прыгать, пока есть высота, а внизу большой массив леса". Ответа не последовало. Между тем стремительно приближалась земля. И на высоте 300 метров штурман с парашютом покинул самолет. Приземлившись, увидел невдалеке горящий самолет. Подойти к нему было невозможно - весь он был объят пламенем. Летчика и стрелка-радиста не оказалось поблизости. Они, решил Климов, наверняка сгорели в самолете. Подтащив свой парашют, Климов бросил его в огонь, а сам, пробираясь густым лесом, направился на восток.

До рассвета он прошел с десяток километров, вышел к небольшой деревушке. Кругом тихо, не слышно даже лая собак. Климов постучался в окно крайней избы. На крыльце появились женщина лет сорока пяти, и с ней девушка. Обе посмотрели на летчика и впустили в избу. Климов объяснил, что с ним произошло, сказал, что пробирается к своим, к Ленинграду. Мать и дочь сочувственно отнеслись к летчику, сказали, что в деревне немцев нет, всеми делами вершат полицаи.

Хозяйка тут же отдала Климову теплый мужской пиджак и шапку, сунула завернутую в клеенку буханку хлеба и несколько луковиц. Девушка по просьбе Климова взяла у него партийный билет, орден Красной Звезды и медаль. Все это старательно завернула в лоскут холста, связала веревочкой и унесла в сарай. Вернувшись, сказала: "Не беспокойтесь, все спрятала в соломенной крыше и все сохраню до лучших времен". Затем мать и дочь посоветовали Климову уходить в лес.

Пятнадцать суток Климов пробирался на восток, к Ленинграду, надеясь вот-вот встретить партизан. На станции Волосово угодил в облаву, попал в немецкую комендатуру, оттуда - в лагерь военнопленных. Сначала в Вильно, затем в Штеттин. Много перенес он лишений. И только весной 1946 года вернулся в Ленинград.

Обо всем этом поведал мне он сам после возвращения на Родину. Мы сидели рядом, делились воспоминаниями о пройденном и пережитом. Я смотрел на Климова, и сердце сжималось от горечи и боли. Передо мной сидел не богатырь авиации, каким его все знали в полку, а изнуренный, болезненный, седой старик с беззубым ртом. У этого человека осталась безмерная любовь к Родине и своим друзьям-однополчанам.

Климов не пал духом. После двух недель пребывания в Ленинграде он пришел в себя, посвежел, лучше стал выглядеть. И первым делом отправился в ту самую деревушку под Гдовом, в которую забрел после катастрофы с самолетом 15 декабря 1941 года. Здесь он без труда нашел избушку и живших в ней добрых женщин - мать и дочь. Они вернули ему партийный билет и боевые награды. На этот раз не торопили с уходом в лес, как это было в первое его посещение, а просили отдохнуть, побыть с ними.

Подлечившись немного, М. И. Климов всерьез затосковал по авиации. И уже в конце 1946 года отправился в геологоразведочный авиационный отряд на Крайнем Севере. Однако подорванный фашистскими лагерями организм долго не выдержал, и в 1947 году М. И. Климов ушел из жизни, оставив о

себе добрые воспоминания.

Много лет минуло с той поры. Восстановлены порушенные фашистами города и села, фабрики и заводы. Словом, залечены раны, нанесенные нам войной. Страна шагнула далеко вперед, свершились дела, о которых мы и не мечтали. Но по-прежнему не заживают сердечные раны, не проходит скорбь о погибших на войне. Скорбь матерей, отцов, жен о сыновьях, мужьях, скорбь фронтовиков о погибших однополчанах. Сколько могли бы сделать добрых дел такие, как Климов. Память о них мы сохраним навсегда.

Вынужденная посадка

Шел январь 1942 года. Трудное время для Ленинграда. В городе не хватало хлеба, воды, топлива. Все, что доставлялось по ледовой трассе через Ладожское озеро и самолетами, не могло хотя бы в минимальной степени обеспечить нужды населения и фронта. Ленинградцы переживали тяжелые дни блокады.

Наш 1-й минно-торпедный авиаполк вел напряженные боевые действия на Ленинградском фронте и в Балтийском море. Но сильно сказывалась нехватка топлива и боеприпасов на аэродроме Ленинграда. В результате часть экипажей иногда была вынуждена перелетать на тыловой аэродром, где самолеты заправлялись бензином, снаряжались бомбами и оттуда шли на выполнение боевых задач.

В связи с большими трудностями доставки продовольствия в блокированный врагом город, в полку был установлен такой порядок, что ни один самолет не улетал на тыловой аэродром, не сдав бортовой продуктовый неприкосновенный запас (НЗ) начальнику продовольственной части. Если же предстояло вылетать на боевое задание с тылового аэродрома, то экипажи получали в столовой или продчасти необходимые продукты на случай вынужденной посадки.

Так было и 9 января 1942 года, когда на тыловой аэродром перелетало шесть экипажей во главе с командиром полка. Перед выруливанием на старт для взлета Е. Н. Преображенский спросил меня:

- Бортовой паек сдан?

Я ответил утвердительно.

Через несколько минут самолеты взлетели и пошли заданным маршрутом на восток.

Было раннее холодное утро. Температура на земле упала до 30 градусов ниже нуля. В воздухе стояла морозная дымка. Чтобы избежать встречи с вражескими истребителями над Ладожским озером, мы летели на предельно малой высоте - 50-60 метров.

Через полчаса полета на флагманском самолете стал давать перебои левый мотор. Обороты винта иногда падали до минимальных. Командир полка сказал мне:

- После посадки как следует проверить левый мотор. Установить и устранить неисправность.

Примерно в 11 часов шестерка бомбардировщиков приземлилась на тыловом аэродроме. Экипажи направились в столовую. Быстро пообедав, направились к самолетам. Стали готовить их к боевому вылету. Подвешивались бомбы, заливалось топливо, проверялось оборудование. На флагманском самолете техники все внимание сосредоточили на левом моторе. Пробовали его раз, другой, третий. Мотор работал нормально.

В 17.00 летный состав собрался на командном пункте. Командир полка объявил срочную боевую задачу: нанести удар по скоплению воинских эшелонов на железнодорожном узле Луга. Лугу мы хорошо знали, не раз бомбили там эшелоны и другие объекты противника. И все же тщательно готовились к полету.

Левый мотор продолжал беспокоить меня. Я поделился своим сомнением с командиром полка, напомнил ему, что на земле мотор работает нормально, а в воздухе - с перебоями. Между тем техники не нашли неисправности. Преображенский ответил:

- Думаю, слетаем и с этим мотором. Буду давать ему поменьше оборотов, а правому - побольше.

К самолету я прибыл, когда экипаж уже находился на месте. Поднявшись по трапу, первым делом спросил стрелка-радиста сержанта Логинова, взял ли он что-либо из продуктов в столовой взамен сданного бортового пайка НЗ? Оказалось, ничего не взял. Едва успел получить документацию для радиосвязи с землей, сбегать в столовую не хватило времени.

- У нас, на борту, нет ничего из продуктов, - доложил я Преображенскому.

- Это, конечно, плохо, - отвечает он. - Но теперь ничего не поделаешь. Поздно. Пора выруливать.

Сомнительное состояние левого мотора, как и отсутствие НЗ на борту самолета, вскоре дорого обошлось нам.

Взлетели нормально. Разницы в работе моторов не чувствовалось, и я спокойно всматривался в воздушное пространство. В сумеречном воздухе стояла густая дымка. Вверху, как в молоке, тускло поблескивали звезды. На земле, в низинах, полосами тянулся туман.

Летим с набором высоты. Скорость небольшая - 230-240 километров в час. Температура в кабинах падает. На высоте 3000 метров термометр показывает 38 градусов ниже нуля.

В 20 часов пересекли линию фронта - она проходила по реке Волхов. Впереди по курсу появилась сплошная облачность с высотой нижнего края 2500 метров. Решили идти к цели под облаками.

В 20 часов 20 минут подошли к Луге. Наш самолет попал в лучи зенитных прожекторов и не смог выбраться из них, пока не сбросили бомбы на цель. Экипажи выполнили задачу. Внизу пылали вражеские эшелоны.

Уходить от Луги оказалось делом нелегким. С земли к самолетам тянулись разноцветные трассы. Возможно, от стального осколка или по другой причине в самолете отказал мотор. Но не левый, на который мы не возлагали больших надежд, а правый. Причем отказал сразу и полностью. Правый винт вращался вхолостую, а левый не давал полных оборотов. Мы не летели, а медленно скользили по воздуху, непрерывно теряя высоту.

Беда, как говорится, не приходит в одиночку. На высоте примерно 600 метров самолет попал в густой туман. Пилотировать стало очень трудно. Самолет не выдерживал ни скорости, ни высоты, ни направления полета. Обстановка создалась опасная.

- Можем продержаться в воздухе от силы десять - двенадцать минут, сообщает Преображенский. - Давайте, Петр Ильич, вместе со стрелком и радистом, пока есть высота, покидайте самолет на парашютах. Я потяну машину один. Меньше риска.

Я ответил за всех:

- Никто не покинет самолет!

Преображенский продолжал настаивать. Я возражал:

- Куда прыгать? На территорию, занятую противником. В лютый мороз. Прыгать в глубокий снег, ночью. Мы же не найдем друг друга! Нет, будем вместе до конца, что бы там ни было.

Преображенский замолчал. Началась борьба за каждый метр высоты. Затем он поминутно стал спрашивать:

- Скоро ли линия фронта?.. Где линия фронта? Я еле удерживаю самолет... Видно ли что-нибудь внизу?

С высоты 50 метров, напрягая зрение, в разрывах между клочьями тумана я различил белую полоску реки.

- Под нами Волхов, линия фронта, - крикнул я командиру. В ответ услышал:

- Продержимся в воздухе не больше минуты. Высматривай место для посадки.

Но что высматривать, если под нами сплошной лес, а идет последняя минута. К счастью, лесной массив внизу прервался, появилась белая пелена. Я мгновенно передал об этом Преображенскому. Он сразу же убрал газ еле работающего мотора, и самолет стал задевать плоскостями низкорослый сухостой. Затем последовал сильный удар и еще несколько толчков. Потом все стихло.

В кабине ничего не видно. Снег залепил глаза, все лицо. В первое мгновение я подумал, что самолет взорвался и меня выбросило наружу. Но нет. Развел руки в стороны и почувствовал, что нахожусь в кабине. На ощупь нашел астролюк и открыл его. Выбрался наверх, спрыгнул - и погрузился по грудь в рыхлый сугроб. Я не мог двинуться с места, не то что вылезти на поверхность. Наоборот, оседал все ниже.

Слышу голос Преображенского:

- Жив, Петр Ильич? Где ты?

- Нахожусь у передней кабины, - отвечаю, - но не могу выбраться из снега.

Евгений Николаевич помог мне вылезти из сугроба и взобраться на плоскость. Со стрелком-радистом и стрелком дело обстояло хуже - они не могли выйти из своей кабины, нижняя дверь осела глубоко в снег. Верхнюю часть кабины, где установлена турель с пулеметами, заклинило при посадке. Пришлось разбить стекло кабины и таким образом высвободить оставшийся экипаж.

Вчетвером на плоскости самолета стали осматриваться. Примерно в семи-восьми километрах к северу увидели вспышки артиллерийского огня. Определили: это огонь в районе Малой Вишеры, где, как было известно, отступают на запад фашисты. Знали мы также, что севернее железной дороги Москва - Ленинград нет стабильной линии фронта - все находилось там в движении.

Преображенский спросил меня, где мы произвели посадку. Я доложил, что линию фронта перетянули и настоящее наше местонахождение - Спасские болота, в 10-12 километрах севернее Малой Вишеры.

Стрелок-радист сержант Логинов, не ожидая вопроса командира о состоянии связи, доложил, что с остановкой правого мотора вышла из строя и самолетная радиостанция и он ничего не мог передать на землю ни о полете, ни о вынужденной посадке. Его сообщение было для всех нас как гром среди ясного неба. Это, сказал Преображенский, самое неприятное в сложившейся обстановке.

- Нас будут искать в обширном районе и могут не найти. Тем

более что над землей - густая морозная дымка.

Часы показывали 21.30. Темно. Безветрепо. Трескучий мороз.

Побывав в сугробе, я понял, что снег лежит на гнилом теплом болоте и не твердеет. Идти по такому покрову вряд ли удастся.

На нас меховые комбинезоны, унты, шлемы, перчатки. У всех - пистолеты, финские ножи, ручные компасы и карты с нанесенным на них маршрутом полета. У меня, кроме того, - тюбик с мазью от обморожения. Плохо, что ничего нет из продуктов питания, даже куска хлеба. К тому же на четверых единственный спичечный коробок и в нем семнадцать спичек.

Учитывая, что пробираться так или иначе придется по глубокому снегу, мы обрезаем стропы от парашютов и крепко обвязываем ими унты, перчатки, воротники комбинезонов. Часть строп и полотнищ берем про запас. Решаем двигаться на восток: больше уверенности, что не попадем к гитлеровцам.

Командир приказал прихватить один из турельных пулеметов, ленту с патронами, ракетницу с набором разноцветных ракет. Я возразил против пулемета. Разве можно по такому глубокому снегу тащить тяжелый груз!

- Попробуем, - ответил полковник.

Сползли с плоскости и сразу погрузились по пояс в снег. Пулемет и патроны тут же опустили в сугроб. Движение начали ползком, но из этого ничего не получилось - руки и ноги увязали в снегу. Оставалось одно перекатываться по снегу всем корпусом, след в след. Установили очередность. Ведущий (первый) перекатывался с боку на бок примерно десять метров, а затем откатывался в сторону и ведущим становился второй, а первый - четвертым (последним) и т. д.

Пробивать след переднему неимоверно трудно. Но иного выхода не было.

С 21 часа 30 минут до 9 часов утра мы удалились от самолета не более чем на километр. Все сильно устали, выдохлись. Несмотря на тридцатиградусный мороз, от нас шел пар.

Впереди над горизонтом показался бледно-красный диск восходящего солнца. Заискрились серебром снежинки на редких болотных деревцах. Кругом все покрыто чистой белизной, нигде не видно следа зверя, птицы, словно мы очутились в неживом мире.

Еще раз внимательно сличили карту с местностью и убедились, что находимся в центре Спасских болот, где кругом, в радиусе десяти километров, нет ни единого жилья, кроме Спасского монастыря, отстоявшего от нас в семи-восьми километрах на юго-восток.

Евгений Николаевич забрался на одиноко стоявшее дерево. С

пятиметровой высоты сообщил нам, что на восток, насколько хватает глаз, тянется заснеженное болото и никаких признаков жизни.

Решили вернуться к самолету и от него двигаться в южном направлении, чтобы выйти на железную дорогу Москва - Ленинград. Мы считали, что при любой ошибке в следовании на юг все равно должны выйти на дорогу, если, конечно, хватит сил преодолеть это расстояние. Кроме того, двигаясь на юг, мы должны увидеть Спасский монастырь.

Обратный путь к самолету был легче: мы катились по укатанной уже тропе и преодолели ее за два часа.

Невдалеке от самолета развели костер. Для этого пробили один из бензобаков, намочили в горючем несколько парашютных полотнищ, с помощью строп наломали дров из сухостоя. Делали это так: один из четверых подкатывался к засохшему дереву, накидывал на его верхушку конец стропы, закреплял его, а трое тянули стропу на себя. Отламывалась либо верхушка, либо все дерево. Предварительно на месте будущего костра разгребли снег. Получилась большая снежная яма, в которой могли разместиться и костер и вокруг него - мы, четверо неудачников. Экономя спички, расщепляли их на две половинки. Одну из них с большой осторожностью зажигали, пламя переносили на бумагу, затем поджигали древесную стружку, обрывки намоченных в самолетном топливе полотнищ, после чего клали дрова.

Чтобы вскипятить воду из снега, нужна была какая-нибудь посудина. Мы сняли дюралюминиевую крышку с самолетной аптечки, приладили к ней ручку, и "чайник" готов. Эту посудину крепко набивали снегом, держали над огнем, пока не закипала вода. Потом крышка ходила по кругу. Каждый делал три-четыре глотка и передавал соседу. Согрелись. Утолили жажду. Кипяток стал и нашей едой. Но тут случился курьез. Сержант Логинов, решив подкрепиться покрепче, забрался в самолет, разбил верхнее стекло компаса и принял несколько глотков содержавшейся в нем жидкости. Логинов знал, что раньше компасы наполнялись спиртом. Но на сей раз это был лигроин. И, конечно, во рту у Логинова все воспалилось, распух язык, говорить он не мог. Нам пришлось обвязать ему рот куском парашютного полотнища, чтобы неудачник не отморозил язык.

Обогревшись, мы снова двинулись в путь. Только теперь на юг. Способ передвижения оставался прежним - катились один за другим по снегу. Примерно в 16 часов услышали гул самолета, затем увидели и сам самолет. Это был ИЛ-4, безусловно из нашего полка. Он явно искал нас. Я выстрелил три красные ракеты, но, как видно, экипаж не заметил их - уж очень густая

дымка висела в воздухе. К нашему огорчению, самолет ушел курсом на запад.

В 19 часов стали готовиться к ночлегу. Как и в первый раз, развели костер, вскипятили снежную воду. Каждый жался ближе к костру. Чтобы не загорелась одежда во время сна, установили дежурство - по кругу, по часу на каждого члена экипажа. Так и скоротали ночь. А ранним утром, еле разгибая окоченевшие от холода спины и ноги, снова двинулись перекатами.

Примерно в 14 часов второго дня нашего снежного единоборства, катясь впереди товарищей, я увидел слева, на удалении полутора-двух километров, церковь с двумя куполами и сейчас же спросил Преображенского, что он видит впереди слева? Он поднял голову, посмотрел и ответил: "Церковь с двумя куполами". Радист и стрелок видели то же самое. И все мы подумали, что, вероятно, это и есть Спасский собор. Изменили направление движения - левее на 30 градусов. В течение часа впереди виднелась церковь. Но вот она внезапно исчезла с горизонта и больше не появлялась. Настроение испортилось.

Ночь у костра провели тревожно. У меня прогорел комбинезон на коленях, у Преображенского - на спине. Пришлось прогоревшие места обвернуть парашютными полотнищами и обвязать стропами.

С рассветом снова начали перекаты. С восходом солнца перед нами вновь замаячила церковь, но с одним куполом, и находилась она справа от нас. Потом она то исчезала, то опять появлялась. И так трижды, в течение дня. Но мы уже не меняли курса движения, понимая, что мираж - следствие нервного перенапряжения и голода.

К исходу третьих суток перекатывания, после захода солнца мы, все сразу, увидели перед собой деревню. До нее оставалось метров 600-800. Из печных груб валил дым. Мне даже послышался скрип колодезного журавля, лай собак. Все с облегчением вздохнули. Теперь уже не было никаких сомнений перед нами деревня, и мы найдем в ней приют - тепло и еду. Ликованию не было границ. Мы, насколько могли, напрягая последние силы, прибавили темп движения. Но радость оказалась преждевременной. Спустя примерно двадцать минут деревни не стало. Мы были ошеломлены. Долго и пристально вглядывались туда, где видели деревню, не теряли надежды, что она вот-вот появится снова. Увы, впереди и вокруг царило снежное безмолвие.

Быстро надвигались сумерки. Надо снова думать о ночлеге. В коробке оставалось три спички. А без костра наверняка замерзнем. Заготовляя дрова, мы увидели на удалении 50-60

метров от себя крытый соломой сарай, дощатые ворота и на них большой замок. Разом двинулись к нему. И вдруг все это исчезло. Опять мираж!

Третья ночь у костра оказалась для нас сплошным мучением. Все обмундирование обледенело. Сидишь лицом к огню, одежда спереди начинает оттаивать, но стоит повернуться спиной к костру, как мерзнет грудь и образуется лед.

Мы уже совсем ослабли. Днем разгребали снег в надежде отыскать клюкву, но все напрасно, под снегом только мокрый мох. Пропадала уверенность, что мы доберемся до железной дороги или населенного пункта. Появилась вялость и жалость к себе. Страшно обидно было сознавать, что придется так бессмысленно погибнуть - в снегу.

В голове роились мысли о наших боевых вылетах. В них нас никогда не покидало одно чувство: если задача выполнена успешно, то до некоторой степени пропадал и страх смерти. Наступало гордое успокоение: "Ну что ж, если и погибнем, то не за зря, мы свое сделали".

Утром на четвертые сутки мы обнаружили, что снега на болоте стало меньше. Он доходил чуть выше колен. Можно шагать, а не катиться. Но, к несчастью, на пути попался незамерзающий ручей с красноватой, гнилой водой. Ширина-то всего два метра, но никто из нас не был в состоянии перепрыгнуть это узкое русло, а обойти - не обойдешь. Выход один - просто перейти ручей. И мы по грудь в воде, один за другим перешли эту водную преграду. Сразу же облипли снегом. На подошвах унтов образовались пудовые ледяные колоды. Одежда превратилась в ледяной панцирь. Идти невозможно.

В полдень на горизонте обозначилась большая церковь. И вот уже более трех часов она не исчезает. Мы уверовали - это не мираж, а самый настоящий Спасский собор.

Солнце клонилось к закату, до собора оставалось 250, от силы 300 метров. Но силы покидали нас. Страшно клонило в сон. Стоило на секунду закрыть глаза - и ты погружался в блаженное тепло, в радужные грезы.

Я открыл глаза от сильных толчков. Меня тряс Преображенский и смачно ругался.

- Если сейчас же не подойдем к собору, то погибнем. Понимаешь?!

Я безразлично отвечал: больше не могу двигаться, буду ночевать здесь. Радист и стрелок тоже отказывались идти.

Евгений Николаевич, сам еле державшийся на ногах, взывал к нашему чувству и разуму:

- Вот он, собор. Там - наше спасение. Иначе бесславная

гибель...

С огромным трудом мы начали кое-как переставлять ноги. Шаг, другой, третий...

К собору подошли, когда на землю ложились сумерки. Внутри увидели погасший костер с тлевшими кое-где угольками. Вокруг разбросанные банки из-под консервов с этикетками на немецком языке, бутылки из-под шнапса, окурки и прочий мусор. Все это говорило о том, что днем здесь находились гитлеровцы.

А кто сейчас? Я попытался взобраться на колокольню, чтобы обозреть местность. Не тут-то было. Льдины на унтах не давали возможности подыматься. Руки не сгибались. С трудом преодолев с десяток ступенек, я

поскользнулся и вылетел в широкий оконный проем наружу. Кубарем покатился по снежному откосу вниз, к дороге. Сильной боли не почувствовал все тело как бы окаменело.

На дороге отчетливо вырисовывался след автомобильных шин. Снег не успел запорошить его. Значит, не более как полчаса назад здесь прошла автомашина. Но чья? Наша или немецкая?

Зову своих товарищей. Вместе заходим в стоящий у обочины деревянный сарай с сорванными дверями. Ждем, не появится ли какая-нибудь автомашина, разумеется, наша, а не немецкая.

Прошло минут двадцать. Мороз крепчал. А чем развести костер? Становилось невыносимо от страшного холода.

Преображенский принимает решение: "Останавливать любую машину. Если она окажется нашей - нас заберут и отвезут, куда надо. Если немецкая перестреляем пассажиров, шофера, поедем сами".

Послышался шум мотора - с запада шел грузовик, покрытый брезентом, поверх которого дымила труба. Значит, в кузове - люди. Решили эту не останавливать. Но, к счастью, метров за пятьдесят от нас она сама остановилась перед встречной машиной. Им трудно было разминуться на узкой проезжей полоске между сугробами. Кому-то из шоферов надо было уступать дорогу, но, видно, ни тот, ни другой не хотел дать задний ход. Послышалась словесная перепалка шоферов. И - о радость! - водители объяснялись по-русски!

Мы решились подойти к машине с крытым кузовом. При нашем появлении спор шоферов прекратился. На нас с нескрываемой подозрительностью смотрели человек пять военных, среди которых два офицера.

- Кто вы и откуда? - резко спросил один из них.

- Мы - советские летчики с Ленинградского фронта, - ответил Преображенский. - Совершили вынужденную посадку в Спасских болотах. Оттуда и выбираемся уже четвертые сутки.

- Документы! - потребовал офицер.

- Документы есть. Но как их достать из кармана? Действительно, все наше обмундирование насквозь

обледенело, и мы ничего не могли поделать.

Тем временем один из солдат поспешил подбросить фразу сомнения:

- Как знать, а может, они парашютисты-диверсанты?

Действительно, вид у нас был ужасный. Обросшие и опухшие лица, покрытые копотью костров. Изорванное и прожженное обмундирование. Все четверо еле держались на ногах.

Евгений Николаевич Преображенский, оставив тщетные попытки достать из кармана документы, твердо и властно заявил офицерам:

- Вам не ясно, кто мы? Повторяю - летчики Ленинградского фронта. Двое из нас - Герои Советского Союза. Нас разыскивает командование. Прошу иметь в виду, вы лично отвечаете за доставку нас по назначению.

После этих слов отношение к нам офицеров и солдат резко изменилось.

- Можете забираться в кузов машины, - распорядился, как видно, старший по званию офицер.

Но подняться в кузов самостоятельно никто из нас не мог. Тогда помогли солдаты. И мы разом оказались в тепле. В кузове излучала жар чугунная печурка. Нам налили по два-три глотка спирту, дали по кусочку хлеба. И мы погрузились в глубокий сон.

В первом встретившемся на пути населенном пункте под названием Спас офицеры затащили нас в один из уцелевших домиков. Попросили хозяйку-старушку топить печь до тех пор, пока мы не проснемся. А сами уехали по своему заданию, пообещав утром заехать за нами.

Ничего этого мы сами не видели и не слышали. Даже не почувствовали, как нас снимали с машины и укладывали в домике на русскую печь. Все это нам рассказали на другой день.

Я проснулся от страшной головной боли. Нечем дышать. Воздух насыщен влажным паром и прелым запахом. Где мы и что с нами - этого я не мог понять. Стал вспоминать. Машина у Спасского монастыря. Теплая печурка в ее кузове... Дальше этого воспоминания не шли.

Огляделся. Понял, что мы лежим на жаркой печи. Стал осторожно спускаться на пол, волоча за собой лоскуты полотнища и концы строп от парашюта. Попытался снять унты - почувствовал сильную боль в ногах. Ноги опухли, покраснели - значит, обморожение.

Взглядом уловил осколок разбитого зеркала на стене у стола.

Глянул в него и отвернулся. Лицо - в копоти, опухшее, в красных пятнах. Воспалены глаза. Следы лихорадки на губах.

И все же, несмотря на всю неприязнь к своему внешнему виду, на боль во всем теле, в сердце шевельнулось что-то радостное и гордое. Сознание подсказывало: мы спасены, мы живы, мы будем летать и бить фашистов. Я стал будить Преображенского. С ним происходило то же самое, что и со мной неведение: где мы и что с нами?

Кое-как мы привели себя в порядок, и тут не замедлила подкатить вчерашняя машина с крытым кузовом. Знакомые нам офицеры и солдаты быстро сварили гороховый суп из концентратов. Налили каждому из нас по три столовые ложки - не больше. В просьбе о добавке категорически отказали. "Нельзя. Может стать худо".

Мы вновь облачились в свои летные "доспехи" и поехали в Малую Вишеру, где находился штаб одной из армий. Там нас первым делом направили в баню, выдав чистое белье, побрили и накормили, устроили на отдых.

К исходу дня за нами прилетел боевой самолет из нашего полка. Летчиком оказался заместитель командира второй эскадрильи Сергей Иванович Кузнецов. От него мы услышали, что трое суток подряд нас искали шесть экипажей полка. Командование Ленинградского фронта дало задание партизанам, чтобы те помогли нам выйти с территории, занятой противником. О нас были оповещены все войска фронта. Все эти меры не дали никаких результатов, и к исходу третьих суток в полку потеряли надежду на наше возвращение. Погоревали о нас, помянули добрым словом. И вот на четвертые сутки в полк пришло сообщение: флагманский экипаж жив.

Погода в районе Малой Вишеры и по маршруту полета явно не благоприятствовала. Но мы все же вылетели и благополучно приземлились на своем аэродроме. Нас тепло встретили личный состав полка, командование авиабригады.

Из своего печального случая мы сделали серьезный вывод. Бортовой паек НЗ теперь не снимался с борта самолетов, а только заменялся. В каждый самолет положили по четыре пары лыж. Дополнительно упаковали спички, алюминиевую кружку, мазь от обморожения. Мы, кроме того, положили в самолет топор и металлическую лопату,

Е. Н. Преображенский принял решение поднять из снега Спасских болот наш флагманский бомбардировщик, отремонтировать его и перегнать на постоянный аэродром под Ленинградом.

В тяжелейших условиях технический состав под

руководством замечательного специалиста своего дела старшины Колесниченко выполнил эту задачу. К самолету были доставлены и установлены на нем новые моторы. Колеса заменили на лыжи. С помощью населения ближайших деревень бригада Колесниченко подготовила небольшую снежную полосу для взлета. И вот 19 февраля 1942 года наш максимально облегченный самолет поднялся с заснеженных Спасских болот и перелетел на аэродром полка. Флагманский экипаж еще долго летал на нем на выполнение боевых задач.

Вынужденная посадка, о которой я рассказал, дорого обошлась флагманскому экипажу. Наш боевой товарищ замечательный стрелок-радист сержант Логинов заболел крупозным воспалением легких и спустя десять дней после возвращения в полк скончался. Остальные члены экипажа благодаря заботам товарищей и медиков вскоре поправились и вернулись в строй.

Под гвардейским знаменем

Окончательно преодолеть последствия изнурительного снежного плена нам помогло одно неожиданное обстоятельство. 18 января, на пятый день после нашего возвращения из Спасских болот, поступила радиограмма с приказом наркома ВМФ: за проявленную отвагу и мужество, дисциплину и организованность в боях с немецко-фашистскими захватчиками наш полк преобразовывался в гвардейский. 1-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк - так гордо звучало теперь имя части. Это известие окрылило нас, всколыхнуло, наполнило высоким патриотическим чувством.

Вскоре состоялось вручение гвардейского знамени. В утренний час на тыловом аэродроме выстроился личный состав полка. День выдался солнечным, ясным. На небе ни облачка. Белоснежная даль летного поля сливалась на горизонте со светло-голубым небом. Все это отвечало радостному настроению авиаторов, выстроившихся параллельно взлетно-посадочной полосе.

Гвардии полковник Е. Н. Преображенский, осмотрев строй, остался доволен. И вот торжественную тишину нарушил гул моторов. На посадку шел транспортный самолет, сопровождаемый истребителями. Он приземлился в начале полосы. Подрулив к строю, остановился в центре. Из самолета вышла группа адмиралов и генералов - командующий, члены Военного совета Краснознаменного Балтийского флота. В руках командующего - гвардейское знамя. На алом бархатном полотнище - грозные слова: "Смерть немецким оккупантам!"

Приняв рапорт и поздоровавшись с нами, командующий

обратился к строю со словами:

- Военный совет уверен, что вы, боевые товарищи, первые гвардейцы Краснознаменной Балтики, будете еще крепче бить заклятого врага. Вручаю полку завоеванное вами в боях, овеянное славой, вашими геройскими подвигами гвардейское знамя. Поздравляю вас, товарищи гвардейцы!

Громкое "Ура!" прокатилось над аэродромом.

Евгений Николаевич Преображенский поцеловал угол знамени и, прижав его к груди, на миг застыл. Затем резким взмахом руки сорвал с головы шлем и опустился на колени. Все молча последовали за ним. И в морозном воздухе торжественно зазвучали слова гвардейской клятвы.

- Родина, слушай нас, - повторил на одном дыхании строй. И дальше шли повторяемые эхом слова: - Сегодня мы клянемся тебе, Родина, еще беспощаднее и яростнее бить врага, неустанно прославлять грозную силу советского оружия...

Родина Пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, стонущую под фашистским сапогом, пока в груди бьется сердце и в наших жилах течет кровь, мы будем истреблять фашистскую нечисть, не зная страха, не ведая жалости к заклятому врагу. Будем сражаться, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом...

Каждое слово гвардейской клятвы звучало как металл.

К знамени полка четким строевым шагом подошли Герои Советского Союза гвардии майоры М. Н. Плот кин, А. Я. Ефремов, П. И. Хохлов. Они во главе с полковником Е. Н. Преображенским с поднятым гвардейским знаменем прошли вдоль строя, сопровождаемые раскатистым "Ура!".

По случаю торжества командование полка распорядилось дать праздничный обед личному составу.

Белоснежными скатертями покрыты длинные, составленные в несколько рядов столы. Слева разместился личный состав первой и четвертой эскадрилий, справа - второй и пятой, в центре - третьей Краснознаменной и управление полка. Настроение у всех приподнятое, радостное, хотя каждый знает, что на аэродроме шесть экипажей - в полной готовности. Ибо в любой момент может поступить сигнал на вылет, и тогда эти экипажи окажутся где-то далеко - в районах Пушкина или Гатчины, Пскова или Новгорода... И возможно, не все вернутся обратно на свой аэродром.

За нашим столом кто-то спросил: что понимать под словом "подвиг"? Сидевший рядом со мной штурман третьей эскадрильи гвардии капитан В. Я. Соколов кивнул в мою сторону: "Вот гвардии майор Хохлов воюет уже вторую войну, ему и карты в

руки. Пусть скажет нам, что это такое?"

Остальные поддержали Соколова. Взоры устремились на меня: "Говори, флагман!"

Пришлось мне поделиться своими мыслями на этот счет.

- Подвиг, думается мне, - это прежде всего мужество. Человек идет на подвиг, не думая о славе и наградах, он идет по зову сердца. "Я должен" вот о чем он думает в эти минуты. В основе подвига - преданность человека своей Родине, вера в правоту нашего дела, готовность во имя высокой и благородной цели отдать свою жизнь. Именно так поступили наши однополчане младший лейтенант Петр Игашев, совершивший двойной таран под Двинском, Герой Советского Союза капитан Василий Гречишников, бросивший свой горящий бомбардировщик на колонну вражеских танков в районе Грузине...

Начатый разговор продолжали товарищи. Долго мы делились своими мыслями, воспоминаниями. О боях, о семье, о Родине.

Вскоре нежданно-негаданно в полк пришла отпечатанная на плотной бумаге строевая песня. Комиссар полка Г. З. Оганезов прямо-таки подпрыгнул, прочитав название: "Марш 1-го гвардейского авиаполка". Стал декламировать вслух слова поэта Н. Брауна:

Горит ли полдень над землею,
Взойдут ли звезды в небосвод,
Идут крылатые герои,
Выходят соколы в полет.
Нот в мире нашей доли краше,
У нас в моторах - стук сердец,
Преображенский - гордость наша,
И Оганезов - наш отец.
Для внуков сказкой станут были,
Споют о славе тех годин,
Как в море мы врага громили
К как бомбили мы Берлиа.
Нас именами дорогими
К победе Родина зовет,
Зовет Гречишникова имя,
И доблесть Плоткина ведет.
Как Игашев, в бою суровом
Тараном бей из облаков!
Сияй нам мужество Хохлова,
Веди в полет нас, Челноков!
Смелей вперед, крылатых стая,
Твори геройские дела,

Чтоб снова Родина до края
В цветах Победы зацвела!
За каждым куплетом шел припев:
Во славу знамени родного
Лети ты, песня, как небо, широка.
И днем и ночью в полет готовы
Гвардейцы первого полка.

С нетерпением ждал Г. З. Оганезов, да и все мы, когда полковой самодеятельный оркестр исполнит мелодию марша по нотам композитора В. Витлина. И вот марш зазвучал. Бодрая мелодия была под стать тексту. Песня всем пришлась по душе. И теперь ее можно было услышать не только в эскадрильях полка, но и в других летных частях авиабригады.

Спустя несколько дней нам выдали гвардейские знаки, и мы с гордостью носили их на кителях, рядом с боевыми наградами. Каждый из нас понимал: знак "Гвардия" ко многому обязывает. Летные экипажи стали еще с большим усердием готовиться к боевым вылетам, возрастала эффективность бомбо-торпедных ударов по противнику. Слава о боевых делах гвардейцев полка шла по всему Балтийскому флоту, их подвиги становились известными и на других флотах. Командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков не раз ставил в пример 1-й гвардейский МТАП, когда говорил, как надо наносить удары по врагу.

К этому времени численное превосходство врага в авиации вынуждало, в основном, летать в темное время суток. И Преображенский добивался от летного состава всемерного повышения точности самолетовождения, выработки тактических приемов, обеспечивающих меткость бомбоударов ночью.

В лунные ночи было проще. Экипажи действовали ничуть не хуже, чем днем. А вот в безлунные, в сплошной мгле? Тут они сталкивались с немалыми трудностями - и при выходе на цели, и во время прицельного бомбометания. Для подсвечивания целей требовалось специально выделять самолеты-осветители, а их в полку и без того было мало. Избрали другой путь. Первыми на цель выходили наиболее опытные экипажи и сбрасывали зажигательные бомбы ЗАБ-100. От них, как правило, возникали очаги пожаров, которые служили своеобразными световыми ориентирами для основных групп бомбардировщиков.

Но цель цели рознь. Не всякая воспламеняется от взрыва зажигательной бомбы. В таких случаях один из боевых самолетов снаряжался полностью осветительными бомбами (САБами) и сбрасывал их методически через определенные промежутки времени, в которые подходящие бомбардировщики вели

прицельное бомбометание.

Как-то полк готовился к нанесению удара по кораблям и транспортам противника в финском порту Котка. Е. Н. Преображенский продумал систему подсветки целей. Мне поручил составить график подхода бомбардировщиков к целям с обозначением времени (с точностью до минуты) и высоты бомбометания. График был тщательно проработан со всеми экипажами. Учитывая особую важность боевого задания, Евгений Николаевич решил производить подсвечивание своим экипажем, для чего под флагманский самолет подвесили десять осветительных бомб САБ-25.

Задача нашему экипажу выпала, надо сказать, сложная. Ему предстояло десять раз пройти над целью минута в минуту по графику и на строго заданной высоте. Десять раз сбросить по одной бомбе. А плотность зенитного огня над Коткой, мы это знали, была внушительной.

Евгений Николаевич говорил мне, что, кроме подсвечивания, мы заодно проконтролируем меткость бомбометания.

Гвардейские экипажи особо энергично готовились к этому вылету, зная, что за их действиями будет наблюдать командир полка. Большинство самолетов, вылетавших на это задание, несло по три бомбы ФАБ-250, а под тремя бомбардировщиками висело по одной ФАБ-1000.

Экипажи взлетели в заданное для них время. Набрали высоту до 3000 метров и на этом эшелоне выходили в район цели. Время приближается к сбросу первой осветительной бомбы. Ложимся на боевой курс. Воздух прорезают до десятка прожекторных лучей. В двух из них оказывается наш самолет. Вовсю палят зенитные батареи.

Так или иначе мы с небольшим снижением высоты выходим в точку сброса, и одна САБ летит вниз. Водная акватория осветилась. Хорошо видны корабли и транспорты. И вот среди них три взрыва. Это сработали бомбы, сброшенные экипажем гвардии старшего лейтенанта А. Т. Дроздова. А наш, флагманский, на большой скорости устремляется на второй заход. Противник усилил зенитный огонь. Мы беспрерывно маневрируем, вырываясь из лучей прожекторов, и все-таки в определенную минуту сбрасываем осветительную бомбу. Опять зарево света, и цель накрывает новая серия фугасных бомб.

И так - один заход за другим. Уже полчаса, как мы над Коткой. Сброшено шесть САБов. Обстановка усложняется. Но радуют результаты бомбометания. Пользуясь нашей подсветкой, бомбардировщики довольно точно сбрасывают свой груз на цели. В зоне портовых сооружений бушуют в двух местах пожары.

Теперь они хорошо освещают водную акваторию. В результате прямого попадания охвачен огнем и один из крупных транспортов.

Преображенский передает мне:

- Света хватает. Делаем последний заход. Сбрасываем оставшиеся бомбы все сразу.

Последние три осветительные бомбы, сброшенные на одном заходе, так ярко излучали свой свет, что стало светло, как днем. С воздуха отчетливо видны результаты бомбардировки.

...На командном пункте идет опрос экипажей. Командир полка спрашивает гвардии майора Героя Советского Союза А. Я. Ефремова:

- А куда попала ваша ФАБ-1000?

- Точно не могу доложить, товарищ гвардии полковник, но штурман гвардии капитан Соколов и стрелок-радист гвардии лейтенант Анисимов утверждают бомба попала в транспорт, и он запылал огнем.

- С рассветом, - подводит итог командир полка, - послать самолет на разведку порта Котка. Если потоплен большой транспорт, то, возможно, часть его корпуса будет видна над водой - ведь глубины бухты невелики.

Утром авиаразведка донесла: у северного причала порта Котка виден полузатонувший транспорт крупного водоизмещения. Командир полка представил к награждению весь экипаж Героя Советского Союза А. Я. Ефремова.

Нехватка самолетов в полку вынуждала нас наносить бомбовые удары по противнику звеном, а подчас и одиночными самолетами. И вновь приходилось думать о подсветке целей в таких условиях.

В одну из летных ночей я предложил командиру полка попробовать подсвечивать самим экипажам. Суть заключалась в том, что самолет, выйдя в район цели, сбрасывает одну-две осветительные бомбы, а затем делает быстрый разворот на 180 градусов и производит прицельное бомбометание.

- Что ж, попробуем твой способ, - согласился Преображенский.

Попробовали той же ночью. Но мой вариант не дал результата. Сброшенная осветительная бомба погасла до того, как самолет, сделав разворот, вышел на бомбометание.

Занялись подсчетами. Установили с достаточной точностью: для того чтобы самолету, сбросившему осветительную бомбу, развернуться на 180 градусов и вновь приблизиться к цели на угол бомбометания, уходит четыре минуты, а САБ может надежно освещать цель только в течение трех минут. Поэтому и не удался

эксперимент. К моменту бомбометания цель уже погрузилась в темноту.

Выйти из затруднительного положения помог инженер по вооружению гвардии капитан технической службы Анатолий Киселев. Он прекрасно знал все виды вооружения и свойства боеприпасов, используемых на наших ИЛ-4, в том числе и светящиеся бомбы, взрыватели к ним. Смелый, технически грамотный специалист, инициативный офицер, Киселев обладал способностью вносить новое в практику использования боевого оружия. Выслушав меня, он сказал:

- Значит, надо сделать так, чтобы САБы начинали светить к моменту бомбометания, после разворота самолета на 180 градусов.

- Именно это и требуется. - Я показал Киселеву тактическую схему бомбометания с самоподсвечиванием, рассчитанную по времени, и он, разобравшись в ней, твердо ответил:

- Мне все ясно.

Разобрав трубку взрывателя к бомбе САБ, Киселев сказал:

- Попробуем сделать так, чтобы светящаяся бомба воспламенялась не сразу после ее сбрасывания на парашюте, а тремя минутами позже - когда самолет, сделав разворот, ляжет на боевой курс.

И Киселев это сделал. На трубке взрывателя он соответственно увеличил время горения замедлителя.

Дней через пять флагманский экипаж вылетел на бомбовый удар по складу боеприпасов на острове Нар-ген в Финском заливе. Кроме восьми бомб ФАБ-100, под фюзеляжем висели две бомбы САБ-25 с трубками-взрывателями, модернизированными Анатолием Киселевым.

Мы вышли в безоблачное небо Финского залива, по видимость по горизонту не превышала трех-четырех километров, а внизу - на земле и на воде - ничего не было видно. Вышли на остров Нарген и летим к цели. В расчетное время сбрасываю пару САБ-25. Через полторы минуты разворачиваемся на 180 градусов. Пока ничто нам не светит. Ну, думаю, эксперимент не удался. И тут впереди ярко вспыхнули два факела. Теперь мы прекрасно видим землю и без особых трудностей обнаруживаем то сооружение, к которому летели, - склад боеприпасов. Быстро доворачиваем самолет и ложимся на боевой курс. Бомбометание. Прицельное и удачное. Один за другим громыхнули два мощных взрыва, в воздух поднялось пламя.

Времени свечения САБ-25 с лихвой хватило и для обнаружения склада, и для прицельного сбрасывания бомб. Эксперимент Киселева удался. Командир полка представил

гвардии капитана Киселева к ордену Красной Звезды.

С того дня у нас пошли ночные полеты с самоподсвечиванием. И сразу же повысилась эффективность обнаружения целей, возросла меткость бомбоударов. Бомбометание с самоподсвечиванием сыграло большую роль и при подавлении с воздуха вражеских артиллерийских батарей, обстреливавших Ленинград, и при блокировании фашистских аэродромов, да и в других ночных действиях экипажей гвардейского полка.

Вскоре воздушная разведка Ленинградского фронта обнаружила крупное сосредоточение авиации противника на аэродроме Псков. В зонах рассредоточения находилось более восьмидесяти самолетов Ю-88. Это не к добру. Гитлеровцы явно готовились к интенсивным воздушным налетам на город Ленина.

Приказ командующего ВВС Краснознаменного Балтфлота 1-му гвардейскому минно-торпедному авиаполку: в темное время суток нанести удары по самолетам противника на аэродроме Псков и заблокировать его с помощью фугасных бомб замедленного действия.

На боевое задание вылетал и флагманский самолет. На этот раз его пилотировал заместитель командира полка гвардии майор Н. В. Челноков. И раньше мне неоднократно доводилось совершать боевые вылеты с этим опытным пилотом.

Перед стартом Николай Васильевич подробно беседовал со мной. Раз мы летим первыми, говорил он, то нам надлежит с особой точностью выйти на цель и зажечь ее, чтобы идущие следом бомбардировщики безошибочно выходили на фашистский аэродром, бомбили прицельно. Очень важно, продолжал Николай Васильевич, подойти к аэродрому незамеченными, с помощью самоподсвечивания обнаружить цель и безошибочно сбросить бомбы. Думаю, при первом заходе не следует сбрасывать все бомбы. Вдруг цель не загорится? Тогда мы не наведем на нее идущие за нами экипажи.

Условились, что подход к цели осуществим на планировании, при приглушенных моторах. Сбрасывать бомбы - осветительные и фугасные - станем с высоты 2500 метров, при повторном заходе - с высоты 2100 метров.

Присутствовавший при разговоре стрелок-радист И. И. Рудаков заметил:

- А что, если пониже держать высоту при втором заходе? Чтобы и я мог поработать огнем пулемета.

- Все будет зависеть от обстановки первого захода, - объяснил ему командир.

В 22 часа мы взяли курс на Псков. Цель - хорошо знакомая

для меня. Не раз мы бомбили Псков. Подходы к аэродрому, расположение сооружений в черте летного поля я знал как свои пять пальцев.

Погода, в общем, способствовала полету. Слоистая облачность три-четыре балла с нижним ее краем на высоте 2000 метров. Видимость по горизонту пять-шесть километров, в небе полный диск луны, создающий значительную лунную дорожку на земле, позволяющую хорошо просматривать характерные ориентиры на пути. Я люблю лунный свет, он таит в себе какое-то магическое величие, чистоту.

Через час облачность заметно усилилась - до восьми-девяти баллов, нижняя кромка облаков несколько спустилась.

- Пойдем под облаками, - слышу голос Челнокова. - По всему видно, облачность скоро станет сплошной, и пробивать ее будет сложно, не зная нижнего края.

Летим теперь на высоте 1700 метров. Но чем дальше, тем ниже. К Цели подходим совсем низко - 1100 метров. Начинаем планирование.

Я сбрасываю две осветительные бомбы. Николай Васильевич энергично разворачивает самолет на 180 градусов. Впереди вспыхивают два факела сработали наши САБы отлично. Цель - как на ладони. На летном поле по периметру стоят самолеты. Я прицельно сбрасываю пять зажигательных бомб ЗАБ-100, сам вижу, что одна из них ударила в самолет и он запылал.

Только теперь к нам, ввысь, взметнулись прожекторные лучи. В воздухе рвутся снаряды, его прошивают очереди крупнокалиберных пулеметов. Самолет входит в облака и после разворота на 180 градусов вырывается из них для повторного захода на цель. Теперь на летном поле светло как днем, в разных точках бьется пламя - это горят "юнкерсы". Оставшиеся три бомбы ЗАБ-100 мы сбрасываем в самый центр взлетно-посадочной полосы.

Вдруг самолет сильно подбросило, и он накренился влево. Разорвавшийся вблизи снаряд пробил стекло кабины стрелка-радиста. Челноков стремительно уводит самолет в облака.

Флагманский экипаж уходил от цели в полной уверенности в том, что и все другие экипажи так же успешно выполняют поставленную задачу. Так и оказалось.

Используя для выхода на цель огни пожаров, они удачно провели бомбометание.

В эту ночь гитлеровцы недосчитались многих своих бомбардировщиков на аэродроме Псков. Четверка наших самолетов осуществила блокирование аэродрома. В течение трех часов с интервалами в 30 минут на летное поле сбрасывались

фугасные бомбы со взрывателями замедленного действия. Так блестяще провел эту операцию заместитель командира полка Николай Васильевич Челноков.

В полку все любили этого замечательного пилота и командира, человека с яркой биографией. Николай Васильевич родился в 1907 году в семье питерских рабочих. Хорошо учился в школе. Время было тяжелое, и он с малых лет работал то грузчиком на железной дороге, то подсобным рабочим на стройке. А вечерами готовил себя для поступления в летную школу. И это случилось в 1928 году он стал курсантом Ленинградской военно-теоретической школы летчиков. Затем продолжал учебу в Севастопольской школе морских летчиков, где хорошо освоил технику пилотирования самолета. Стал летчиком-инструктором. Продолжал службу в Ейской школе морских летчиков. В 1934 году Челноков - командир звена, через два года - командир отряда, в 1938 году - заместитель командира эскадрильи. За умелое руководство подготовкой летных кадров его награждают орденом "Знак Почета". Он пишет рапорты, просится в строевую часть, и его, наконец, направляют на Балтику - в 1-й минно-торпедный авиаполк.

Здесь он быстро продвигается по службе. Заместитель командира эскадрильи. Командир эскадрильи. В период советско-финской войны Н. В. Челноков 52 раза водил эскадрилью на боевые задания и выполнял их успешно, за что был награжден орденом Красного Знамени.

Теперь, в ходе Великой Отечественной войны, Н. В. Челноков и экипажи его эскадрильи отличались смелостью, мужеством, отвагой, высоким летным мастерством.

Челноков возглавил группу летчиков для получения и освоения новых самолетов-штурмовиков ИЛ-2. В короткий срок он освоил сам и научил всю подчиненную ему группу летчиков летать на штурмовиках. Прямо с заводского аэродрома новые боевые машины перелетели на Балтику и сразу же включились в выполнение боевых заданий. Эскадрилья уничтожала живую силу и технику противника на поле боя, его артиллерийские батареи на огневых позициях, железнодорожные эшелоны, подходившие резервы врага.

Эскадрилья штурмовиков ИЛ-2 Н. В. Челнокова стала известна не только на Балтике, знали о ней и на других флотах. Семь ее летчиков удостоились в ходе войны звания Героя Советского Союза. Трое из них - Николай Васильевич Челноков, Алексей Ефимович Ма-зуренко и Нильсон Георгиевич Степанян стали впоследствии дважды Героями Советского Союза.

Весной 1942 года Н. В. Челноков - заместитель командира 1-

го гвардейского минно-торпедного полка. Вскоре он возглавил этот полк, повел его на прорыв вражеской блокады Ленинграда. Затем улетел на Черное море, где командовал 8-м штурмовым авиаполком 11-й штурмовой авиадивизии Черноморского флота. Участвовал в боях за Новороссийск, Тамань, Керчь, Феодосию, освобождал Крым, Севастополь... Потом с этим же полком вернулся на Балтику топил немецкие корабли в Нарвском и Выборгском заливах, участвовал в прорыве обороны противника на Карельском перешейке, освобождал республики Прибалтики...

В августе 1944 года гвардии подполковника Н. В. Челнокова назначили командиром 9-й Краснознаменной Ропшинской штурмовой авиадивизии.

Когда отгремели залпы Великой Отечественной войны, на боевом счету генерал-майора авиации Н. В. Челнокова значилось 277 боевых вылетов, и вскоре советский народ избрал дважды Героя Советского Союза Николая Васильевича Челнокова депутатом Верховного Совета СССР.

Скрытое разящее оружие

Бомбометание, торпедные удары с воздуха. От метко сброшенной с самолета бомбы тут же разрушается или взлетает в воздух вражеский объект. От прямого попадания торпеды в считанные минуты погружается в морскую пучину и транспорт и боевой корабль противника.

Но в арсенале боевых средств морской авиации есть и такие, которые производят свое губительное действие на противника не сразу, а по истечении определенного времени - через час, через сутки, через неделю, через месяц... Они носят характер опасных "сюрпризов", подстерегающих и неожиданно уничтожающих врага.

К ним относятся мины различной классификации - корабельные, авиационные, специальные...

Мелководность Балтийского моря, его заливов давала нам возможность широко применять мины различных типов для уничтожения боевой техники, транспортов и кораблей противника. А наш полк, и став гвардейским, долгое время оставался единственным в составе ВВС Балтийского флота, который осуществлял минирование вражеских водных путей с воздуха. И минное оружие с каждым месяцем войны становилось в наших руках все более мощным, разящим.

В начальный период войны (1941 г.) летные экипажи полка поставили на водных фарватерах, в портах и военно-морских базах гитлеровцев 100 мин разных типов, чем создали грозную опасность для прохода вражеских кораблей, особенно из военно-морских баз Мемель, Данциг и других. Небольшие, но довольно

многочисленные минные банки сковывали действия кораблей противника, отвлекали немало его сил и средств на противоминную оборону и тем облегчали выход в Балтийское море наших подводных лодок, способствовали успеху кораблей Балтийского флота. На минах, поставленных нашими летными экипажами, подрывались фашистские корабли, транспорты и другие плавсредства.

Обстановка в 1942 году требовала от нас всячески усиливать минирование водных фарватеров, которые, использовал в своих целях враг, и ставить мины прежде всего на подходах к военно-морским базам и портам. Ибо со стороны финских шхер шла угроза кораблям и транспортам Краснознаменного Балтийского флота на всем протяжении Финского залива.

Постановка мин с воздуха - дело не простое и не легкое. Оно требует от летных экипажей высокой выучки, сноровки, слаженности действий. Особая роль здесь принадлежит штурманскому составу.

Надо прежде всего отвлечь внимание противника от мест падения мин на воду. Для этого несколько экипажей с больших и средних высот наносят бомбоудары по объектам и районам минирования. Эти удары являются отвлекающими. Тем временем действуют самолеты-миноносцы. Они летят на планировании, с приглушенными моторами и с малой высоты сбрасывают мины в заданных координатах.

Минные постановки, которые проводили мы, подразделялись на демонстративные и скрытные. Первые преследовали цель убедить противника в том, что минируется именно данный участок. А на самом деле скрытному минированию подвергался другой участок водного фарватера.

Демонстративные постановки мин производились, как правило, в светлое время суток, и для этого использовались старые образцы авиационных мин якорных, парашютных. Они также создавали определенную угрозу для противника и отнимали у него немало времени и средств для разминирования, а главное, отвлекали его внимание от мест скрытного минирования. А последнее имело своей целью нарушить морские сообщения противника в шхерных районах, затруднить выход его кораблей с военно-морских баз и из портов в Финский залив. Производились такого рода минирования в основном в темное время суток, небольшими группами, а то и одиночными самолетами. Беспарашютные донные мины сбрасывались с высоты 50-150 метров, а парашютные - с 500 метров и выше.

Летный экипаж должен был обладать высоким мастерством самолетовождения и пилотирования. Имея координаты, куда

следует поставить мину, экипаж рассчитывал, в зависимости от высоты и скорости полета, точку начала планирования. Войдя в нее, летчик приглушал работу моторов и на планировании ложился на боевой курс. В расчетном месте штурман сбрасывал мину, и тогда летчик давал полный газ моторам, быстро уводя самолет из района постановки. При этом противник не имел возможности даже приблизительно определить место падения мины.

7 марта 1942 года группа летных экипажей минировала подходы к одной из военно-морских баз. Операция осуществлялась в сумерки одиночными самолетами. С высоты 200 метров они сбрасывали мины АМГ-1. И уже спустя двое суток воздушные разведчики обнаруживали на воде в этом районе темные предметы различной конфигурации. Места, где находились они, совпадали с координатами, на которые легли сброшенные экипажами мины. И это означало, что на минных банках подорвались либо корабли, либо транспорты противника.

Ставились мины и на ледовых фарватерах. Конечно, не каждая из них ложилась в точно предназначенное ей место. Бывало, что падала где-то поблизости - на лед. И если она не пробивала льда, то срабатывал прибор самовзрыва. Но это случалось редко. Авиационные мины типа АМГ-1, сброшенные с высоты 200 метров, свободно пробивали лед толщиной до 80 сантиметров. Подо льдом они ложились на грунт и продолжали оставаться взрывоопасными для проходящих кораблей и транспортов.

С весны, еще до наступления белых ночей, летные экипажи полка непрерывно осуществляли постановку мин в финских фарватерах. Сначала у военно-морской базы Котка, затем в проливе Бьёрке-Зунд. В этих районах было выставлено 92 мины. Противник был вынужден включить в трудную и опасную работу по тралению мин значительную часть своих сил и средств, в результате на какое-то время он ограничил выход своих кораблей на коммуникацию Лавенсари - Кронштадт и, конечно, нес неизбежные потери на минах.

Уже в начальный период войны советские ученые разработали новые образцы неконтактных мин, и они стали поступать на флоты. Так, на вооружение авиации поступила мина АМД-500 (авиационная мина донная 500 кг). Это была надежная и мощная мина. А за ней появилась еще более мощная - АМД-1000.

В минах стали применяться различные новшества, в частности приборы срочности и кратности.

Прибор срочности приводил мину в боевое положение не

сразу, а через заранее установленное время. Прибор кратности приводил схему мины в холостое срабатывание на нужное количество проходов кораблей. Скажем, десять судов пройдут беспрепятственно, а на одиннадцатом грохнет взрыв. Этим затруднилось и траление мин.

Противник почувствовал большую опасность в наших минных постановках с воздуха, резко усилил наблюдение. Минодоступные места он прикрыл сильными средствами противовоздушной обороны. Становилось все труднее производить минирование вблизи портов и военно-морских баз без надежного обеспечения.

Первого июля 1942 года двадцать летных экипажей полка ставили минные банки на фарватере Бьёрке-Зунд.

Флагманский экипаж возглавлял заместитель командира 8-й минно-торпедной авиабригады подполковник Г. И. Тужилкин. Мы со стрелком-радистом И. И. Рудаковым и прежде летали вместе с этим командиром, знали его как опытного, отважного летчика и душевного человека.

Флагманский самолет шел предпоследним. Полет проходил при десятибалльной облачности и видимости пять-шесть километров. Летим на заданной высоте - 1500 метров, с временным интервалом от впереди идущего самолета в десять минут. Выйдя к Финскому заливу, увидели: Кронштадт ведет зенитный огонь по воздушному противнику.

Точка планирования. С высоты 1100 метров хорошо виден зенитный огонь противника по нашим самолетам обеспечения. В прожекторные лучи иногда попадают и самолеты, несущие мины, и тогда весь зенитный огонь переносится на них.

Приглушив моторы, мы ложимся на боевой курс. И вот высота сбрасывания 50 метров. Мина пошла вниз. Летчик дает полный газ моторам, начинает разворот влево. Но тут на нашей машине скрещиваются три прожекторных луча, цепочками тянутся зенитные трассирующие снаряды. Раздается треск и металлический скрежет в хвостовой части самолета - значит, попали осколки. Я вижу - рядом с самолетом проходят трассы снарядов. Передаю летчику команду "вверх". Самолет быстро набирает высоту. Но через несколько секунд снаряды снова вокруг нас. Команда "вниз". Так продолжается минута, другая. Старший сержант И. И. Рудаков несколько раз передает, где проходят трассы огня, с задней полусферы самолета. И вдруг мощный удар сотрясает машину. Рудаков ослабевшим голосом сообщает: отбит руль поворота. Летчик прекращает маневрирование. Упала скорость. Слышу голос Тужилкина:

- Самолет сильно поврежден.

Идут томительные минуты. У нас троих - одна мысль:

дотянуть бы до Финского залива, чтобы сесть, пусть даже на воду. Трехместная резиновая шлюпка на борту. Есть и спасательные пояса.

Пытаюсь передать Рудакову, чтобы готовил шлюпку, но все попытки вызвать стрелка-радиста на связь безуспешны. Жив ли Рудаков?

Наконец долетели до воды. Высота 50-60 метров. При помощи моторов и элеронов Тужилкин сумел взять направление на Кронштадт. Теперь уже появилось желание подойти поближе к его берегу, а может быть, и произвести посадку на ближайшем аэродроме. Увы, Кронштадт по-прежнему ведет зенитный огонь по противнику. Соваться туда на малой высоте рискованно - собьют свои же зенитчики. Решаем тянуть на свой аэродром на Карельском перешейке. И опять пошли тягостные минуты.

К счастью, Тужилкину удалось прекратить потерю высоты и достичь берега Карельского перешейка. Там, на аэродроме, все сделали для того, чтобы наш самолет приземлился с ходу, без разворота. И мы произвели посадку нормально. Сразу же бросились в кабину стрелка-радиста. Рудаков лежал на полу в луже крови. У него пробита нога. Он только и мог спросить: где сели - у себя или у противника? Услышав ответ, улыбнулся. Машина "скорой помощи" увезла Рудакова в госпиталь. Самолет же быстро убрали с посадочной полосы. И каким израненным оказался он! Руль поворота начисто отбит. В стабилизаторе и хвостовой части фюзеляжа более ста пробоин.

Да, противник разгадал: мы ставим мины. И весь зенитный огонь сосредоточил на низко летящих самолетах - на миноносцах.

Но, как бы то ни было, гвардейские экипажи со всей настойчивостью минировали водные фарватеры, все больше подбрасывали разящих "сюрпризов" на водные пути вражеских кораблей. И если в сорок первом году минно-торпедной авиацией Балтфлота была поставлена сотня мин, то в сорок втором - 140, в сорок третьем - 440, в сорок четвертом - 640, а за весь период войны - 1588 мин различных типов. И на них подорвались десятки вражеских транспортов и кораблей.

Сколько требовалось летчикам совершить полетов, чтобы поставить на водных фарватерах врага такое количество мин! А ведь каждый такой полет требовал от летных экипажей отваги, мужества, а зачастую серьезного риска и безвозвратных потерь. Случилось в полку и неприятное воздушное происшествие. О нем следует рассказать.

Это произошло в одну из мартовских ночей 1942 года. Группа экипажей успешно произвела минирование № вблизи военно-морской базы противника. Самолеты возвращались на аэродром.

Стрелком-радистом в экипаже капитана М. А. Бабушкина был гвардии старший сержант В. А. Лучников - читатель уже встречал это имя.

Я еще с довоенной поры хорошо знал этого отважного, мужественного воздушного бойца, всегда отличавшегося неутомимой энергией, находчивостью, дисциплиной - лучшими воинскими качествами, которые проявлялись в каждом его полете. Хорошо знал я и прошлое Лучникова.

Он родом из Тамбовской области. В раннем детстве остался без родителей. И все-таки сумел окончить начальную школу, потом продолжал учиться в школе колхозной молодежи. Поступил в ремесленное училище в Ленинграде и одновременно закончил среднюю школу. А затем стал воспитанником одной из авиационных частей и здесь, в военной школе младших специалистов, получил специальность стрелка-радиста.

В нашем полку молодой авиатор прошел первые военные испытания. В период советско-финской войны он совершил 52 боевых вылета, участвовал в семи воздушных боях, в которых лично сбил три истребителя противника и еще два вместе с другими воздушными стрелками, за что был удостоен ордена Красной Звезды.

Полет 7 марта 1942 года был девяносто третьим для Василия Лучникова за восемь месяцев Великой Отечественной войны. В девяноста двух предыдущих он в экипажах таких прославленных командиров, как Е. Н. Преображенский, В. А. Гречишников, А. Я. Ефремов, И. И. Борзов, обрушивал меткий пулеметный огонь на вражеские самолеты в воздушных боях в районах Мемеля (Клайпеда) и Двинска, Пскова и Таллина, Котки и Хельсинки, Турку, Або, Штеттина, Кенигсберга и Берлина... В одиннадцати воздушных боях сбил лично три фашистских истребителя, а еще пять - совместно с товарищами из других экипажей. Второй боевой наградой В. А. Лучникова стал орден Красного Знамени.

С чувством исполненного долга возвращался Василий Лучников и из этого полета. Уже совсем немного оставалось до аэродрома, когда стрелок-радист стал вызывать аэродром. Увы, рация вышла из строя, где-то в ней неисправность. Ее быстро надо найти, устранить! В тесном отсеке стрелку-радисту неловко возиться с радиоаппаратурой, когда на груди парашют. И Лучников отстегнул его. Тут же он нашел неисправность в радиостанции. Устранил ее. Бросил взгляд на приборную доску. Стрелка высотомера, заметил он, колеблется у отметки 1200 метров. Часовая показывает 5 утра.

И в эту минуту страшной силы удар сотрясает само - 1 лет. Он рушится, разваливается на части.

Не успев сообразить, что же произошло, Лучников оказался в открытом воздушном пространстве. По привычке резко рванул руку к груди, чтобы ухватить вытяжное парашютное кольцо, и только тут вспомнил: на нем нет парашюта.

Нашли Лучникова в глубоком снегу на скосе оврага почти через сутки после катастрофы. Нашли с еле уловимыми признаками жизни. Врачи установили двойной перелом правого бедра, обморожение верхних и нижних конечностей. Руки и ноги пришлось сразу же ампутировать.

Придя в сознание, Лучников узнал причину катастрофы: в воздухе столкнулись два самолета ДБ-3Ф. При этом капитан Бабушкин успел выброситься с парашютом и остался невредимым. Штурман старший лейтенант Надхе погиб.

Какова же дальнейшая судьба Василия Лучникова?

Два года провел он в госпитале и перенес одиннадцать пластических операций.

- Там, - говорит Василий Антонович, - я стал задумываться, как жить дальше. Как не стать обузой для близких, для общества, а, наоборот, быть хоть чем-то полезным людям?

И он постепенно научился ходить на протезах. Научился писать при помощи специальных приспособлений. Выйдя из госпиталя, поступил учиться в Московский юридический институт. Окончив его в 1948 году, стал работать народным судьей Ленинградского района столицы. А с 1955 года возглавил отдел кадров в Мосгоргеотресте Главного архитектурно-планировочного управления Москвы. И вместе с тем вел большую партийную и общественную работу.

Василий Антонович имеет хорошую семью - жену, двоих детей. С ним рядом верный и преданный друг - жена Елена Дмитриевна, директор одной из московских школ.

Не так давно мне довелось повидать Василия Антоновича Лучникова, слушать его выступление на одной из встреч ветеранов войны. Глаза его блестели - он вспоминал пройденное, пережитое. Говорил, что смысл жизни человека - быть полезным людям, обществу. Внимая его словам, я думал, сколько же в нем еще жизни, несгибаемой воли.

Воздушная катастрофа, в которой уцелел Василий Лучников, стала роковой для второго нашего экипажа. Он целиком, во главе с Героем Советского Союза М. Н. Плоткиным, погиб при столкновении в воздухе двух самолетов.

Эта потеря была особенно тяжелой, невосполнимой для полка. Михаил Николаевич Плоткин по праву являлся не только незаурядным летчиком и отличным командиром эскадрильи, но и на редкость чутким, душевным человеком. Его называли в полку

"экстра-летчиком", с него брали пример хладнокровия и смелости. Все эти качества проявились в Михаиле Николаевиче еще в дни боевых действий против белофиннов. Тогда он за геройские подвиги был награжден орденом Ленина. А за полеты на Берлин в августе - сентябре 1941 года удостоен звания Героя Советского Союза. Где только не побывал Плоткин со своим отважным экипажем! Бомбил Кенигсберг, Данциг, Штеттин, Мемель... Защищая Ленинград, обрушивал торпедно-бом-бовые удары на корабли и транспорты противника в море, уничтожал фашистские артиллерийские батареи, с большим мастерством минировал вражеские водные фарватеры.

Вместе с Плоткиным столь же умело, мужественно и слаженно действовали лейтенант В. П. Рысенко, зарекомендовавший себя одним из лучших штурманов в полку, и стрелок-радист старшина М. М. Кудряшов - оба награжденные орденами Ленина и Красного Знамени.

В 1969 году мне представился случай вновь многое вспомнить об этом героическом экипаже. Придя домой со службы, я увидел сидящего у стола человека. Лицо его мне показалось очень знакомым.

- Неужели Рысенко?!

- Угадал! - ответила жена. - Рысенко-младший, сын твоего однополчанина - Виктор.

Сомнений не оставалось. Сын - вылитый отец, да еще и в том же возрасте, в котором погиб Василий Павлович Рысенко.

Весь этот вечер мы с Виктором провели в воспоминаниях, рассматривали снимки и документы, напоминавшие о Василии Павловиче Рысенко. И с тех пор нередко встречаемся с Виктором у меня дома. Виктор унаследовал не только внешность отца, но и его замечательные душевные качества, его прекрасный характер. Он - коммунист, опытный инженер. Работает начальником цеха на крупном заводе в Краматорске. И все время по крупицам собирает, накапливает материалы о жизни и подвигах своего отца - героя минувшей войны. Он говорит: пусть и мои дочери знают, каким был их дед - Василий Павлович Рысенко, отдавший свою жизнь в бою с фашистами.

...День за днем прославляли наши летчики гвардейское знамя родного полка. И в то же время мы часто видели перед собой людей, которые могли служить для нас примером бесстрашия, отваги, мужества в борьбе с ненавистным врагом. Этими людьми были советские разведчики, находившиеся в далеких тылах противника. Нам, авиаторам, доводилось забрасывать их в стан врага, где они действовали в глубоком подполье, выполняя самые рискованные задания Родины.

Штаб Краснознаменного Балтийского флота использовал в этих целях в основном экипажи нашего полка. И не только потому, что на его вооружении были самолеты с наибольшим радиусом действия (ИЛ-4). Полк располагал и летным составом, имевшим наибольший опыт ночных вылетов. А ведь заброска разведчиков в тылы противника осуществляется исключительно ночью.

В самом полку эта задача, как наиболее сложная и ответственная, чаще всего возлагалась на флагманский экипаж. Обычно из разведотдела штаба флоту предписывалось: "Особое задание выполнить экипажу Преображенского". Доверие оказывали нам и сами разведчики, которым предстояло действовать далеко, подчас за многие сотни километров от линии фронта. Они верили, что именно флагманский экипаж доставит их с наибольшей скрытностью и сбросит с максимальной точностью в заданный район.

Наши дальние рейсы с разведчиками на борту осуществлялись по сложному профилю - от самых больших высот до бреющего полета. Мы имели перед собой задачу - максимально скрытно и идеально точно выйти в район сбрасывания разведчика, ибо даже незначительная ошибка в таком деле может оказаться чреватой серьезными последствиями - приведет к провалу особого задания, поставит под удар тех, на кого оно возложено. И Преображенский вместе с представителями разведотдела с особой тщательностью готовил себя и экипаж к каждому такому полету. Обычно он, в предвидении изменения погоды или иных обстоятельств, предусматривал несколько вариантов и всегда напоминал нам:

- Если нет полной уверенности в абсолютной точности выхода в район сбрасывания, то лучше не сбрасывать разведчика, а вернуться с ним на аэродром. Рисковать жизнью доверившихся нам смелых людей, подвергать их смертельной опасности - преступно. Он так развивал свою мысль, беседуя с экипажем: - Поставим самих себя на место разведчиков и допустим, что нас с вами сбросили с самолета не там, где надо. Ведь тогда мы не смогли бы выполнить задание командования и могли оказаться в руках врага. Как бы мы отнеслись к такому экипажу, который сбросил нас не туда, куда надо? С презрением. Посчитали бы летчиков предателями.

Мы со стрелком-радистом старшим сержантом И. И. Рудаковым тоже глубоко это сознавали. После одного из полетов с разведчиком Иван Иванович Рудаков говорил командиру полка:

- Это вы правильно сказали, товарищ гвардии полковник: "Если не уверены - лучше не сбрасывать человека". Больше всего я

переживаю команду: "Сброс!" В этот момент я всей душой и всеми мыслями с человеком, который прыгает. Там ли он приземлится, где надо? Сегодня перед прыжком разведчик обнял и расцеловал меня, сказал: "До скорой встречи, дружок!" И я все время думаю о нем. Ведь он верил в нас.

В штабе флота работала смелая и симпатичная женщина - Галина Нестеровна Гальченко. Она в совершенстве знала свое дело и выполняла его с большим старанием. Ее подопечные твердо знали все, что касалось прыжка с парашютом и приземления.

Галина Нестеровна работала в контакте с нашим экипажем, обговаривала с нами вопросы, касавшиеся полета и сбрасывания разведчиков. Кроме экипажа, своих подопечных никому не показывала.

Нам доводилось сбрасывать в тылу врага и разведчиков-одиночек, и группы по 2-3 человека. Были среди них и мужчины, и женщины. Люди - разные по характеру. Иные - замкнутые, молчаливые, другие - разговорчивые. Но и те и другие интересовались только тем, что связано с полетом и выброской. Никто из них никогда не называл свою настоящую фамилию, свое имя. Покидая самолет, они через стрелка-радиста передавали пожелания успехов экипажу.

Нас, членов экипажа, беспокоил большой вес снаряжения разведчика, особенно если разведчик - девушка, которой всего-то 18-20 лет. Сюда входили рация, оружие с боеприпасами, запас продуктов, одежда, обувь... А ведь со всем этим надо было совершать приземление. Галина Нестеровна пыталась рассеять наши сомнения, говоря, что разведчик берет с собой самый минимум того, что понадобится на первый случай, без чего нельзя. При правильном приземлении все обходится благополучно, это многократно проверено на практике.

Нормальное приземление во многом зависело от подгонки лямок парашюта, равномерного распределения и закрепления груза по телу разведчика. Это до некоторой степени уменьшало силу динамического удара на разведчика в момент раскрытия парашюта и в момент приземления.

Галина Нестеровна всем этим и занималась. И занималась кропотливо, с большим профессиональным мастерством. Инструктировала стрелка-радиста, как проверять крепление экипировки разведчика перед прыжком.

В один из весенних дней мы готовились к очередному ночному вылету на бомбоудар по военно-морской базе Хельсинки. Неожиданно к командиру полка, где был и я, вошла Галина Нестеровна Гальченко.

- Привезла вам большое задание. Кроме вас его никому не доверяют. Ночью надо доставить и сбросить в пункте Н одного из лучших наших разведчиков. Задание у него срочное и крайне важное. Так что постарайтесь быть на высоте, дорогие летчики. - Она улыбнулась своей приятной улыбкой.

- Ну что же, Галина Нестеровна, - сказал Преображенский. - Если уж такой важный разведчик, постараемся не оплошать.

Галина Нестеровна передала мне данные утвержденного маршрута полета, как всегда, предупредив, чтобы они держались в абсолютной тайне.

Преображенский распорядился: он занимается подготовкой экипажей к полету на Хельсинки, а я сажусь за изучение и прокладку маршрута по строго секретным данным.

Маршрут предстоящего полета экипажа по своей протяженности был значительным - на полный радиус ИЛ-4 - и весьма сложным.

- Задание как никогда трудное, - доложил я Преображенскому.

Ознакомившись с маршрутом, с районом выброски парашютиста, он сказал:

- Подберите крупномасштабные карты района сбрасывания. Нанесите на них все известные нам и разведотделу зенитные средства и действующие аэродромы. Потребуйте от начальника метеостанции, чтобы тщательно подготовил прогноз погоды по всему маршруту.

Вдвоем мы долго просидели над картой, все уточняли в деталях. Не совсем устраивал нас прогноз погоды, но все равно лететь нужно. И в 20.30 экипаж был у самолета, а через пять минут к стоянке подошел автобус с Галиной Нестеровной и нашим пассажиром. Разведчиком, которого предстояло забросить в глубокий тыл противника, была миловидная женщина лет тридцати. Открытое, приветливое лицо, смелый взгляд.

- Много хорошего я слышала о вашем экипаже, - сказала она, глядя на нас. - Любопытно посмотреть на вас в деле...

- Постараемся, - в один голос ответили мы и вместе с нею, одетой в летное обмундирование, стали уточнять маршрут и точку сброса. И убеждались при этом, как хорошо знает она местность.

- Вот здесь и сбросьте меня. Как можно точнее, - обвела она карандашом крохотный кружочек на карте. - Сами видите, какой груз придется тащить, если вы ошибетесь.

Я спросил нашу новую спутницу, как она владеет немецким языком. Она рассмеялась:

- Об этом можете не беспокоиться. Знаю язык противника. - И

весело, задорно: - Ну, летчики, наверно, пора и в путь.

В ее движениях, во взгляде, во всем поведении не было ни страха, ни сомнения. Одна твердая решимость быстрее достичь цели.

Летим. Высота 3700 метров. Временами попадаем в облака, испытывая неприятную болтанку.

- Как чувствует себя наша спутница? - спрашивал я через микрофон Рудакова.

- Вполне нормально, - отвечал стрелок-радист. - Правда, иногда глотает таблетки, видно, чтобы не было тошноты. Да все расспрашивает, как мы Берлин бомбили. Называет нас воздушными богатырями.

Рудаков поинтересовался: прыгала ли наша спутница с парашютом?

- Много раз. А в этом районе будет второй мой прыжок. - И добавила: За меня не волнуйтесь. Лишь бы вы, летчики, сбросили меня поточнее.

Я передал весь этот диалог Преображенскому, и он ответил:

- Впервые встречаю такую храбрую женщину да еще такую обаятельную. Надо как можно лучше приземлить ее.

Начали терять высоту, чтобы лететь под облаками на 1600 метрах. Видимость неплохая - 6-8 километров. Евгений Николаевич все чаще интересуется местонахождением самолета. Он скрупулезно выдерживает все заданные элементы полета. В двух местах по нам бьют зенитные батареи и, казалось бы, бьют из самых незначительных пунктов. Приходится вновь уходить в нижнюю кромку облаков.

За 15 минут до сброса начинаем снижение до 600 метров.

- Через четверть часа вы покинете нас, - говорит Рудаков разведчице.

- Вот и хорошо. - И она привычными движениями прилаживает снаряжение, поправляет лямки парашюта, доверчиво пользуясь услугами стрелка-радиста.

В наушниках голос Преображенского:

- Через пять минут переходим на планирование. Сообщите подопечной - все идет по плану, никаких помех со стороны противника не замечается. Выходим точно в заданный район.

Последняя минута перед сбросом. Команда: "Приготовиться". Рудаков открывает нижний люк кабины. Женщина спокойно садится на край люка. Команда: "Сброс!" На лице нашей пассажирки легкая улыбка, на устах - фраза: "До встречи!" Рудаков легко подталкивает разведчицу, и она исчезает в ночной мгле.

А у нас - обратный путь. С рассветом - посадка на своем

аэродроме. И здесь среди бодрствующего технического состава - Галина Нестеровна Гальченко. Она первой подбегает к нам, спускающимся с борта самолета на землю.

- Как слетали? Удачно ли?

- Все прошло как надо, не волнуйтесь. Гальченко радостно улыбается. Пожимает нам руки. Говорит торопливо:

- Буду у вас через неделю. Расскажу, что последовало за вашим рейсом там, вдалеке. А сейчас спешу. Меня ждут в штабе.

Спустя десять дней мы узнали, что у нашей спутницы все получилось как надо. Она благодарит экипаж за отличный полет и точное сбрасывание.

Кроме деловых встреч Галины Нестеровны с нами, были у нее еще и встречи с гвардии старшим лейтенантом П. А. Колесником. Но они носили иной характер. И скоро в полку все узнали, что появилась замечательная супружеская пара. Герой Советского Союза, кавалер пяти боевых орденов, один из смелых и отважных пилотов Павел Автономович Колесник и Галина Нестеровна Гальченко стали мужем и женой. И как псе мы в полку радовались этому событию!

Крейсерские полеты

Обстановка на Балтике в 1942 году сложилась таким образом, что наши корабли фактически не могли проходить в Балтийское море. Враг густо минировал фарватеры Финского залива, оказывал яростное противодействие своей авиацией, боевыми кораблями. Лишь немногим нашим подводным лодкам удавалось с большими трудностями проникать в открытое море.

В этих условиях основной ударной силой против кораблей и транспортов противника, его конвоев, следовавших в порты Прибалтики, становилась минно-торпедная авиация флота, а основным способом ее действий - крейсерские полеты одиночных самолетов-торпедоносцев.

Мы с полным основанием считали, что воздушные торпедоносцы в некоторых отношениях более универсальные носители торпед, чем корабли. Они в меньшей зависимости от навигационных особенностей района боевых действий и легче преодолевают корабельное охранение конвоев. Проникая в открытое море по заранее разработанному плану, они отыскивают вражеские корабли и транспорты и наносят по ним разящие торпедные удары.

Практически было установлено, что для потопления транспорта, танкера или корабля типа миноносца достаточно одного меткого попадания торпеды.

Так, экипаж гвардии капитана В. А. Балебина в крейсерском полете обнаружил и торпедировал в устье Финского залива

вражеский сторожевой корабль. Корабль переломился и затонул. Еще несколько столь же удачных полетов экипажа, и на его боевом счету помимо сторожевого корабля появились три потопленных фашистских транспорта, миноносец, канонерская лодка. А на груди В. А. Балебина сверкали три ордена Красного Знамени.

Один лишь летный экипаж нанес такой колоссальный урон противнику! Другие примеры так же убеждали в высокой эффективности крейсерских полетов, и они по праву заняли в 1942 году главное место в боевых действиях полка. Низкая авиационная торпеда стала основным средством поражения вражеских кораблей, транспортов и иных морских целей.

Но применение низких авиационных торпед требовало от летных экипажей особой тактики полетов, высокого искусства боевых действий. Непременными условиями должны быть: скорость полета, не превышающая 300 километров в час, высота полета при сбрасывании торпеды 30-40 метров над поверхностью моря, наивыгоднейшая дистанция сбрасывания 600-800 метров до цели. Нарушение хотя бы одного из этих элементов обрекает экипаж на неудачу - торпеда не поразит цель. Если, предположим, высота самолета в момент сбрасывания окажется меньше 30 метров, торпеда при приводнении ударится о воду плашмя и переломится. А если высота превысит 40 метров, торпеда "зароется" в воде и утонет.

Все это требовало большой натренированности экипажей.

При удачном приводнении торпеда уходит на установленную экипажем глубину и с большой скоростью движется в заданном направлении на цель. Углубление хода торпеды в воде при действии по транспортам устанавливается примерно от одного до трех метров, а по боевым кораблям - от двух до четырех. Торпеда ударяет в подводную часть корабля или транспорта и, имея достаточное количество взрывчатого вещества в своей боевой части, производит мощный взрыв, от которого цель гибнет.

Но торпедная атака связана с известным риском для атакующего самолета. Сравнительно небольшая дистанция от точки сброса торпеды до цели (600-800 метров) вынуждает экипаж пролететь над атакованным кораблем на малой высоте либо делать отворот с набором высоты. В обоих случаях экипаж подставляет свой самолет под огонь средств ПВО корабля. С другой стороны, противник, заметив, что воздушный торпедоносец выходит в атаку, открывает зенитный огонь за два-три километра до подлета торпедоносца к цели. А когда торпедоносец снизится до высоты сброса торпеды, наряду с зенитной ведет огонь и корабельная артиллерия крупных

калибров, ставя на пути самолета водяные столбы, образуемые от взрывов снарядов на воде. Эти водяные столбы подымаются на высоту 50-60 метров. И если самолет попадает в такой водяной столб, он тут же гибнет.

Учитывая все эти сложности выполнения боевых задач, командование ВВС флота провело ряд мероприятий, усиливающих минно-торпедную авиацию. 1-й гвардейский минно-торпедный авиаполк был полностью доукомплектован летными экипажами и пополнен боевыми самолетами-торпедоносцами.

Успех торпедного удара всецело зависел от летной выучки и тактического мышления экипажа, его мужества. И в крейсерские полеты вначале выделялись наиболее подготовленные экипажи. Но по мере накопления опыта на эти боевые задания стал ходить весь летный состав.

Нам приходилось думать о тщательной маскировке. Вылеты производились по возможности скрытно, чаще всего ночью, с расчетом выхода самолета в район поиска с наступлением рассвета. Если же планировались дневные вылеты, то не иначе как в сложных метеоусловиях - при низкой облачности и ограниченной видимости. Когда экипажам ставилась задача поиска и уничтожения кораблей противника в южной части Балтийского моря, наиболее безопасными маршрутами считались полеты через Эстонию, над мало населенной местностью и на малой высоте.

Это позволяло избегать противодействия зенитной артиллерии и в некоторой степени встреч с истребителями противника.

Когда намечались действия экипажей-торпедоносцев в северной части Балтийского моря и Ботническом заливе, полеты осуществлялись через территорию Финляндии.

Пролеты в море через Финский залив были редким явлением. Этому мешали созданная здесь противником система радиолокационного и визуального обнаружения самолетов, интенсивный обстрел их средствами ПВО с кораблей, с многочисленных островков истребителями-перехватчиками.

Пока существовала блокада Ленинграда, разведка движения боевых кораблей и транспортов противника в Балтийском море, по существу, не велась. Это обстоятельство оказывало существенное влияние на характер наших крейсерских полетов, их организацию. Экипажу-торпедоносцу, идущему в крейсерство, определялся район моря для самостоятельного обследования. Экипаж должен суметь обнаружить морского противника, принять решение на атаку, нанести торпедный удар и зафиксировать результат бортовой фотокамерой.

После десятков крейсерских вылетов, с учетом достигнутого опыта, в полку разработали и внедрили в практику метод поиска кораблей в заданном районе моря.

Обнаружив цель, экипаж торпедоносца определяет курс ее движения и идет на сближение. На расстоянии двух-трех километров разворачивает самолет на наивыгоднейший курсовой угол (60-90 градусов), теряет высоту до боевой, приближается к расчетной точке залпа и в ней сбрасывает торпеду.

...Крейсерские полеты в полку набирали силу. И тут пришел приказ наркома ВМФ о назначении гвардии полковника Е. Н. Преображенского командиром 8-й минно-торпедной авиационной бригады Краснознаменного Балтийского флота. Тем же приказом я назначался старшим штурманом авиабригады. И мне не пришлось грустить о расставании с Преображенским - замечательным летчиком, командиром и человеком. Нам с ним и дальше предстояло воевать рядом, в одном соединении, летать в одном экипаже. Но расставание личного состава полка со своим командиром было нелегким. Летчики словно бы теряли что-то родное, не отделимое от них.

Мы с Преображенским с грустью покидали полк, боевых друзей, среди которых провели самое трудное военное время, когда, бывало, днем и ночью, напролет целыми сутками летали, переносили невзгоды и тяжкие испытания. В этом полку мы стали Героями Советского Союза, стали носителями его гордого гвардейского звания. Одно утешало нас: 1-й гвардейский минно-торпедный авиаполк - составная часть авиационной бригады, в которую мы направлялись, и штаб 8-й бригады находился неподалеку от аэродрома базирования полка. Мы успокаивали себя тем, что будем выполнять боевые задачи вместе со своим родным полком.

Помимо 1-го ГМТАП в состав 8-й минно-торпедной авиабригады входили еще три авиационных полка. Такой крупный масштаб деятельности лег теперь на плечи Е. Н. Преображенского. И с первых же дней было видно, что он умело управляет частями авиасоединения. Большое внимание уделяет вопросам взаимодействия полков. Как прежде, много летает сам, показывая подчиненным командирам, всему личному составу пример крейсерских полетов.

На войне быстро растут офицерские, командные кадры. Прошло несколько месяцев, и настал черед мне расставаться с Преображенским. Он получил новое высокое назначение - начальника штаба Военно-Воздушных Сил Северного флота.

Когда Евгений Николаевич сдал дела бригады и был готов к отбытию на Крайний Север, командующий ВВС Балтийского

флота генерал-лейтенант авиации М. И.Самохин сообщил, что разрешает гвардии полковнику Преображенскому перелететь к новому месту службы на боевом самолете ИЛ-4, подчеркнув при этом - на самолете 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка. Летчиком в этом рейсе оказался гвардии капитан И. И. Борзов, а штурманом - гвардии майор П. И. Хохлов.

На аэродроме Преображенский дружески сказал мне:

- Ну что же, Петр Ильич, много мы с тобой полетали. Слетаем в последний раз. А там - до лучших времен.

Четыре часа полета - и мы на месте. Преображенского тепло встретило командование ВВС флота. Евгений Николаевич представил нас с Борзовым как лучших боевых друзей. Нам предложили поехать на укрытый подземный командный пункт штаба ВВС флота. Там мы и провели время до утра следующего дня.

И вот утро. Аэродром. Евгений Николаевич тепло прощается с нами, напутствует на новые славные дела. А тем временем к самолету подвозят на тележке большой мешок, грузят его на борт нашего ИЛа. Евгений Николаевич, улыбаясь, говорит мне и Борзову:

- Это - в дар личному составу 1-го гвардейского авиаполка. Пусть Яша испечет из этой муки пирог на весь полк.

Тут все стало ясно. Яша - это гвардии старшина Я. А. Казаков бессменный шеф-повар полка, в котором мы служили с Преображенским. Евгений Николаевич всегда с большим уважением относился и к шеф-повару, и ко всем работникам пищеблока. И вот теперь отправлял им муку на пирог для всего полка.

Тепло распрощавшись с Евгением Николаевичем, мы взлетели. И когда приземлились на своем полковом аэродроме, оказались в окружении летчиков, техников, механиков. Все наперебой расспрашивали о Преображенском, его самочувствии, о том, как принял далекий Север балтийского авиатора.

Отвечая на вопросы, я между тем открыл бомболюк самолета и стал выкатывать из него тяжелый мешок.

- Вам, дорогие друзья, - сказал я. - Это дар от Евгения Николаевича. Передайте этот мешок лично гвардии старшине Казакову. И пусть Яша, как сказал Евгений Николаевич, испечет из этой муки пирог на весь полк.

Дружным смехом, сияющими улыбками встретили авиаторы мои слова.

Хочется в связи с этим сказать несколько слов о полковом поваре гвардии старшине Я. А. Казакове. Всю войну, от начала и до конца, он прошел вместе с личным составом 1-го МТАП. Все

его уважали в полку за прекрасные кулинарные способности, за трудолюбие и скромность, постоянную заботу о летчиках. Казаков знал всех наперечет. Знал, кому какая еда нравится, и в меру возможностей старался угодить каждому, покормить людей так, чтобы все остались довольны.

Запомнился мне один тягостный случай. Летчики, возвратясь с боевого задания, побежали в столовую. Всем страшно хотелось есть. И там видят: посреди пустого зала сидит на табуретке старшина Казаков, и на нем нет лица. Глаза красные. Сдавленным голосом он говорит:

Что хотите делайте со мной, а кормить вас нечем, на складе нет никаких продуктов.

К повару подходит командир полка.

- Не надо расстраиваться, Яша, - говорит Е.Н.Преображенский. - Вот гвардии старший лейтенант Фокин, наш уважаемый командир звена, может помочь. - При этом Преображенский подошел к Фокину: - Готовь, Афанасий Иванович, самолет и экипаж. На тыловой аэродром и обратно. Привезете продукты, какие там есть. И тогда Яша всех нас накормит. А до того мы отдохнем и на голодный желудок.

И в мирное время гвардии старшина Яков Абрамович Казаков служил в одной из авиачастей ВМФ. По-прежнему занимался своим любимым, избранным на всю жизнь делом - готовил пищу летному составу. В 1983 году Я. А. Казаков ушел из жизни.

Читатель уже не раз встречал имя Ивана Ивановича Борзова. Это был одаренный летчик, человек неистощимой энергии и отваги. Пройдя последовательно путь командира экипажа, звена, эскадрильи, он в совершенстве освоил все виды авиационного оружия и тактику боевых действий. К тому же проявил себя прекрасным организатором и воспитателем летного состава.

И вот в 1943 году гвардии майор И. И. Борзов возглавил 1-й гвардейский минно-торпедный авиаполк.

Новый командир части хорошо понимал, что действовать на удаленных морских коммуникациях могут только те экипажи, которые в совершенстве овладели дальними полетами над морем в сложных метеоусловиях днем и ночью, экипажи, освоившие технику и тактику применения низких авиационных торпед. С присущей ему энергией командир полка сосредоточил боевую подготовку экипажей на отработке полетов в сложных метеоусловиях, на обучении торпедометанию по движущимся морским целям. Для этого был специально оборудован полигон на Ладожском озере.

Борзов кропотливо собирал и обобщал опыт экипажей полка, летчиков с других флотов, уничтожавших низкими торпедами

корабли и транспорты противника, делал определенные обобщения и выводы. По сути дела он вырабатывал тактику использования авиационного торпедного оружия. Не раз по этому вопросу проводил тактические конференции с летным составом. Практическими полетами своего экипажа определял и уточнял менее опасные маршруты для выхода самолетов в Балтийское море, и они рекомендовались всему летному составу.

В нарастающем темпе обрушивали на врага торпедные удары летчики полка в 1943 году. Первым подтвердил репутацию лучшего экипажа среди торпедоносцев гвардии капитан В. А. Балебин со своими товарищами, потопив транспорт противника водоизмещением 5000 тонн, и удостоился звания Героя Советского Союза, Успешно действовали экипажи А. И. Разгонина, А. З. Пяткова, Ю. Э. Бунимовича, П. А. Колесника, И. Г. Шаманова, А. Т. Дроздова, А. П. Чернышева...

Особенно эффективными были крейсерские полеты гвардии капитана М. А. Советского. Но хотелось бы сказать не только о них, а прежде всего о самом этом человеке с короткой и удивительно яркой биографией.

Родился он в декабре 1917 года в Москве. Своих родителей не знал. Как-то московские чекисты повстречали на улице четырехлетнего оборвыша и определили его в детский дом. Там спросили мальчика:

- Как тебя зовут?

- Миша.

- А фамилия? - Не знаю.

- Ты же наш мальчик, советский!

Так Миша и стал носить гордую фамилию - Советский. А позже, когда подрос, избрал себе отчество - Александрович, по имени одного из своих воспитателей.

Он стал комсомольцем, окончил рабфак и был направлен по спецнабору в Ейское летное училище. В тридцать девятом году прибыл служить на Балтику в качестве летчика-наблюдателя.

14 июля 1941 года, находясь в разведывательном полете, Михаил Советский обнаружил в море подводную лодку противника. Не упустил ее - уничтожил метким бомбовым ударом. И был награжден орденом Красного Знамени. После этого он совершил свыше 80 боевых вылетов, нанося бомбовые удары и по войскам противника на поле боя, и по железнодорожным узлам, аэродромам и военно-морским базам.

Особенно эффективны были его крейсерские полеты. В одном из них - 25 июня 1943 года - Михаил Советский обнаружил и потопил торпедой транспорт противника водоизмещением 4000 тонн, за что был награжден вторым орденом Красного Знамени. В

крейсерских полетах 3, 26 и 30 сентября Михаил Советский потопил два крупных транспорта противника и танкер водоизмещением 10000 тонн.

Уничтожить за один месяц два транспорта и танкер - такого еще не бывало. И все в полку и в бригаде заговорили о подвигах гвардии капитана М. А. Советского. Товарищи наперебой расспрашивали Советского, как это происходило, их интересовали подробности поисков и торпедных атак героя.

Михаил Александрович, скромный по характеру, скупой на откровения, когда дело касалось его лично, все-таки уступил друзьям. Мне тоже довелось послушать его.

"26 сентября, - рассказывал М. А. Советский, - экипаж получил задание на крейсерский полет с торпедой в центральную часть Балтийского моря. Чтобы избежать встречи с истребителями противника, взлетели со своего аэродрома за два часа до рассвета. Погода в море сложная - нижняя кромка облаков в среднем была на высоте 200-300 метров, а местами опускалась до самой воды. Так что приходилось обходить эти места стороной. Видимость по горизонту от трех до четырех километров.

Летим долго и наконец замечаем на горизонте три корабля: два - крупные транспорты, третий - сторожевик. Атаковать противника с ходу бессмысленно мы относительно кораблей находились на острых курсовых углах. Сбросить с такого положения торпеду мало толку - пройдет мимо. Нужен маневр, чтобы занять наивыгоднейшую позицию относительно противника. И атаковать непременно второй транспорт - он явно крупнее головного, как минимум 8000 тонн водоизмещением.

Ограниченная видимость сильно мешает маневрированию. Пришлось подойти ближе к кораблям. Противник заметил нас. Впереди самолета взметнулись водяные столбы: это сторожевик пустил в дело корабельную артиллерию. А у нас уже боевая высота - 30-40 метров. Попадешь в водяной столб, считай - погиб. Навстречу летят зенитные трассирующие снаряды.

Маневрируя по горизонту, сближаемся с транспортом. И вот дистанция 600 метров. Прицельные данные выдержаны. Я сбрасываю торпеду.

На такой малой дистанции сворачивать в сторону нет смысла. Проносимся над самой целью и скрываемся в облаках. Но может ли экипаж уйти от цели, не убедившись, что стало с ней, как сработала торпеда? И мы пробиваем облака вниз, разворачиваемся в сторону атакованного противника. Ясно видим: большой транспорт погружается в воду. Стрелок-радист берет этот кадр на фотопленку. И мы ложимся на обратный курс -

на свой аэродром".

22 января 1944 года гвардии капитан М. А. Советский стал Героем Советского Союза. Впоследствии он совершил еще немало геройских подвигов. В крейсерском полете 22 июня 1944 года торпедировал в Балтийском море очередной транспорт противника. Радировал на аэродром: "Боевое задание выполнено". Успешно прошло и возвращение экипажа. Но... не удалась посадка. Из-за сложной погоды самолет потерпел катастрофу на собственном аэродроме. Глубоко скорбя, боевые друзья проводили в последний путь Михаила Александровича Советского и членов его героического экипажа.

...В полку подводились итоги боевых действий за 1943 год. Отмечалось, что летные экипажи совершили за год 229 крейсерских полетов в Балтийское море. В 93 из них обнаружили корабли и транспорты противника. В итоге потоплено 46 единиц.

Командир полка гвардии майор И. И. Борзов говорил, выступая перед личным составом:

- Летные экипажи нашей части только в сентябре пустили на дно моря 20 вражеских судов общим водоизмещением более ста тысяч тонн. Мы способны теперь наверняка уничтожать боевые корабли и транспорты противника, постоянно нарушать его морские коммуникации. И ставим перед собой задачу, чтобы каждая выпущенная торпеда уничтожала цель.

Говорил техник самолета гвардии старшина П. Меленчук:

- Техником самолета я работаю с начала войны. Обслуживаемый мною боевой ИЛ-4 за это время 400 раз вылетал на боевые задания и благополучно возвращался на свой аэродром. Его материальная часть работает безотказно. Вчера я с особой тщательностью готовил самолет в крейсерский полет и был вознагражден за это. Родной мне экипаж во главе со старшим лейтенантом П. А. Колесником вернулся с победой. Еще один крупный фашистский танкер пущен на дно моря.

Небывалый размах крейсерские полеты торпедоносцев в Балтийское море стали принимать в начале 1944 года. И гитлеровцы несли еще более значительные потери. Они стали предпринимать решительные меры для защиты своих транспортов и кораблей от атак советских торпедоносцев. Если в 1942 и 1943 годах транспортные суда противника совершали переходы между базами и портами в основном в одиночку и при этом не имели на своих бортах средств зенитно-артиллерий-ской защиты или она была очень незначительной по мощи, то в начале 1944 года на фашистских транспортах появились эффективные средства противовоздушной обороны: зенитные пушки, крупнокалиберные пулеметы. Переходы фашистских транспортов

и кораблей осуществлялись теперь вблизи береговой черты, по шхерным фарватерам. Суда со всей тщательностью маскировались фоном берега и островов. Днем и в лунные ночи противник осуществлял переходы транспортов в составе конвоев под прикрытием боевых кораблей, а нередко и истребителей. Опасные с точки зрения действий нашей авиации участки немецкие конвои старались проходить ночью.

Во всем чувствовалось усиление мер предосторожности со стороны противника. Значительно возросла огневая защита транспортов и конвоев. В результате не вернулись с боевых заданий некоторые наши экипажи, и среди них - зачинатели крейсерских полетов Герои Советского Союза А. П. Чернышев, Ю. Э. Бунимо-вич, В. И. Евграфов. Все в полку скорбели о них. Вместе с Галиной Нестеровной Гальченко тяжело переживали гибель ее мужа - отважного воздушного бойца Героя Советского Союза П. А. Колесника. Г. Н. Гальченко с той же неукротимой энергией несла свою нелегкую службу до окончательной победы над врагом. Ветераны авиации дважды Краснознаменной Балтики и сегодня в большой дружбе с Г. Н. Гальченко. Видят ее в Киеве, где она живет. Тепло встречают в Ленинграде в праздничные Дни Победы. И всегда от души желают ей доброго здоровья.

Бои на морских коммуникациях принимали все большее ожесточение. Враг менял тактику. Нам также приходилось разрабатывать и внедрять в практику новые, более эффективные приемы обнаружения и уничтожения кораблей и транспортов противника, избегая потерь летного состава. Над этим глубоко задумывался командир 1-го ГМТАП.

Днем трудно избежать потерь при торпедных атаках, размышлял он, а в лунную ночь?

И. И. Борзов разработал и лично проверил со своим экипажем вариант обнаружения противника в море и торпедного удара по нему в лунную ночь.

В ночь с 6 на 7 августа 1944 года флагманский экипаж (И. И. Борзов, штурман полка гвардии капитан Н. Д. Котов, начальник связи эскадрильи гвардии старший лейтенант А. Е. Иванов) вылетел в Балтийское море.

Один из участников этого полета Н. Д. Котов рассказывал, как все происходило:

"Боевое задание мы выполняли с чувством величайшей ответственности, ибо надо было доказать летному составу, что торпедирование вражеских кораблей в лунную ночь возможно и осуществимо. Что для этого нужно? Хорошая натренированность экипажа в технике пилотирования на малой высоте над морем, хорошо выверенное навигационно-пилотажное оборудование

самолета, обеспечивающее надежность, точность и безопасность полета.

Всем этим мы располагали. И все-таки меня тревожила мысль: а вдруг не найдем корабль? Или промажем при атаке? Тогда рухнут и наши утверждения.

Маршрут полета от аэродрома до выхода в район восточного берега Рижского залива проходил в светлое время, над малонаселенной местностью. Здесь меньше всего следовало ожидать воздействия противника. К тому же малая высота, на которой мы шли (50-60 метров), гарантировала нас от радиолокационного обнаружения противником.

С выходом в Рижский залив погода улучшилась. Впереди справа светила полная луна, образуя на воде серебристую дорожку. Теперь летим в направлении Ирбенского пролива. Высота 800 метров. В данной обстановке она наиболее выгодно обеспечивала эффективность визуального поиска при лунном свете.

Стрелок-радист Иванов первым заметил цель. Я присмотрелся в указанном направлении. Да, впереди справа - транспорт.

- Вижу цель справа. Курсовой угол 70 градусов, дистанция пять километров, - доложил командиру.

Борзов быстро развернул самолет. Приняв решение атаковать с ходу, повел торпедоносец со снижением. Я в это время неотрывно наблюдал за движением транспорта. Определил его курс, скорость хода, ввел поправку в прицел, довернул самолет левее на пять градусов.

Командир передает в микрофон:

- Атакуем с дистанции 500 метров. Следи внимательно за высотой.

Через несколько секунд я передаю командирую

- Высота 40 метров. Дистанция 500.

- Залп!

Самолет вздрогнул. Сброшенная торпеда устремилась на транспорт.

Борзов резко набирает высоту и отворачивает вправо. При пролете вблизи транспорта я замечаю: на нем две палубы и две трубы со скосом на корму. И тут послышался взрыв. Он потряс воздух. Небо осветило багровое зарево.

- Тонет! Тонет!! - кричал Иванов.

Когда командир развернул самолет, чтобы зафиксировать результат удара, транспорта не было и в помине. Его поглотило море.

Мы донесли по радио о выполнении боевого задания и взяли курс на свою базу".

На командном пункте летчики и штурманы встретили экипаж многократно повторяемым вопросом:

- Так что, можно торпедировать корабли на лунной дорожке?

- Как видите, можно, - уверенно отвечал командир полка. И пояснял, что трудности есть и будут, но они преодолимы. Особую трудность представляет выход на высоту торпедного удара - 30-40 метров. Вода видится с этой высоты как сплошная чернота. Тут должен зорко глядеть весь экипаж и совместно решать сложную задачу.

Началась усиленная тренировка летных экипажей. Лучшие экипажи приступили к боевым крейсерским полетам в море в лунные ночи.

Лунный свет стал в почете у летного состава полка. Летчики заговорили, как поэты: "Когда летишь, тебя озаряет таинственное, серебристое сияние, и если луна чиста, не затуманена дымкой, облаками, ты чувствуешь ее величие, а себя недосягаемым".

В 1944 году гвардейцы полка во главе с И. И. Борзовым надежно овладели поиском и торпедированием кораблей и транспортов противника в море при лунном свете. Вместе с летным составом вновь сформированного 51-го минно-торпедного авиаполка они потопили торпедами и бомбами более 100 немецких транспортов и более десяти кораблей, точнее - 114 единиц.

Особо отличились в крейсерских полетах и торпедных ударах, наряду с И. И. Борзовым, А. В. Пресняков, Н. Д. Иванов, И. Г. Шаманов, М. В. Лорин, В. Т. Чванов, М. Ф. Шишков, И. Д. Бабанов, В. А. Меркулов, А. И. Рензаев, А. М. Гагиев, Р. С. Демидов, А. Д. Кошелев, П. Ф. Стрелецкий, Н. Ф. Афанасьев, Н. Д. Котов, А. Иванов.

Не обошлись и эти полеты без потерь. При выполнении боевых заданий погибли Герои Советского Союза гвардии капитан Николай Федорович Афанасьев и гвардии старший лейтенант Виктор Тимофеевич Чванов.

Мне часто видится образ Виктора Чванова. У него на родине в Брянске гитлеровцы повесили его мать и отца, а двух сестер угнали на каторгу в Германию. Виктор беспощадно мстил фашистским извергам. Недюжинной силой воли обладал этот прекрасный штурман. Однажды над Финским заливом самолет, в экипаже которого был Чванов, на встречном курсе вышел прямо на немецкий бомбардировщик Ю-88. Наша машина уступала "юнкерсу" и в скорости, и в маневренности, и в вооружении. Пилот, гвардии старший лейтенант Кудряшов, хотел было отвернуть от надвигавшегося вражеского бомбардировщика. Но твердо и властно прозвучал голос Чванова:

- Довернуть на фашиста. Если немец не отвернет, разить его тараном!

Фашистский летчик не выдержал, отвернул. Чванов и стрелок-радист нашего самолета всю мощь пулеметного огня обрушили на "юнкере", и он был сбит. В Балтийском море В. Т. Чванов в составе экипажа потопил шесть транспортов противника.

Навсегда запечатлелись в моей памяти и Герои Советского Союза гвардии капитан Иван Гаврилович Шаманов и Михаил Васильевич Лорин. Прибыли они в 1-й гвардейский МТАП вместе в начале 1942 года из далекой Якутии, где занимались одним и тем же делом - воздушной аэрофотосъемкой в системе Главного управления геодезии и картографии. Первый был командиром экипажа, второй штурманом - аэрофотосъемщиком. В полку решили не разлучать друзей, включили их в один экипаж. В контрольных полетах проверили их на технику пилотирования и бомбометания и допустили к выполнению боевых заданий. Вскоре друзья уже выполняли крейсерские полеты с торпедами над водами Балтики. И с каждым полетом росла популярность этого экипажа. Вскоре он был признан лучшим среди экипажей торпедоносцев в полку. В крейсерских полетах в Балтийское море И. Г. Шаманов и М. В. Лорин потопили восемь транспортов противника. Им обоим было присвоено звание Героя Советского Союза.

Кончилась война, и друзья капитаны уволились в запас. Иван Гаврилович вернулся на Север, где продолжал работать в полярной авиации гражданского воздушного флота. Михаил Васильевич побывал в разных концах нашей страны. В 1985 году оба ушли из жизни.

С освобождением Ленинграда от вражеской блока

ды, а затем в результате стремительного продвижения советских войск в Прибалтике у командования Краснознаменного Балтийского флота появилась возможность приблизить места базирования авиационных частей к берегам Балтийского моря, к основным морским путям сообщения противника. Тем самым открылись более широкие возможности для активных боевых действий авиации флота.

Когда наши войска вышли на побережье Балтийского моря севернее порта Клайпеда, на Курляндском полуострове оказалась отрезанной и прижатой к морю крупная группировка немецких войск - в составе 33 дивизий. Перед Краснознаменным Балтийским флотом и его авиацией стояла задача - не дать противнику возможности питать морским путем эту группировку.

Теперь уже все части ВВС флота вели активные боевые

действия по кораблям противника на морских путях и по морским портам, занятым фашистами. Основным способом боевых действий морской авиации стали групповые торпедные и бомбовые удары в светлое время суток. Ночью же в основном действовала минно-торпедная авиация флота, нанося последовательные торпедные удары по транспортам и кораблям на их переходе морем и минируя подходы к портам.

Одна из январских ночей 1945 года. Донесение авиационной разведки: движется значительная группа вражеских кораблей в направлении Либавы.

Быстро взлетают торпедоносцы 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка. В их числе прославленный экипаж Героев Советского Союза гвардии капитана А. В. Преснякова и гвардии старшего лейтенанта Н. Д. Иванова.

Александр Васильевич Пресняков рассказывал об этом полете:

"Поиск был трудным. Штурман Иванов то и дело просит меня менять курс и высоту. Я построил наиболее выгодный маневр в районе поиска. И все же долго не удается обнаружить корабли. Но, наконец, видим цель. Она справа, на курсовом угле 50 градусов. Резко разворачиваю самолет в указанном направлении. На горизонте просматривается большая группа транспортов. Мы принимаем все меры, чтобы нанести торпедный удар внезапно, с ходу, но противник обнаружил самолет, открыл шквальный огонь. Черные шапки дыма от зенитных снарядов заполонили пространство впереди и с боков самолета. Один из снарядов рвется совсем рядом. Самолет дрогнул. Осколками поврежден правый мотор, некоторые приборы в кабине. Но, несмотря ни на что, мы прорываемся к транспорту. Сбрасываем торпеду. Одного фашистского транспорта как не бывало".

После войны Герои Советского Союза А. В. Пресняков и Н. Д. Иванов шли разными жизненными путями. Александр Васильевич окончил, одну за другой, Военно-морскую академию и академию Генерального штаба. Затем был на командной работе. И поныне генерал-майор авиации А. В. Пресняков в Вооруженных Силах. Николай Дмитриевич в 1955 году уволился в запас. Работает в одном из ленинградских институтов.

Душой дерзких налетов на вражеские корабли и транспорты в море по-прежнему был командир 1-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка И. И. Борзов. Он неустанно совершенствует тактику поиска и торпедирования целей, сам много летает на боевые задания.

Как только на флагманском самолете был установлен радиолокатор, предназначенный для обнаружения кораблей

ночью и днем при плохой видимости, Иван Иванович Борзов с присущей ему энергией принялся за освоение этого прибора. Первый крейсерский полет с ним он совершил 15 октября 1944 года. Метеоусловия оказались до крайности сложными: десятибалльная облачность с нижней кромкой около 100 метров, видимость 200-500 метров, местами морось.

Изнурительный трехчасовой полет. И вот на экране радиолокатора появился импульс. Это была цель. Сближение. В поле зрения три транспорта. Торпедный залп оказался метким - одного транспорта не стало. А в следующем полете И. И. Борзов пустил на дно Ирбенского пролива еще один крупный фашистский транспорт.

Самолетная радиолокационная станция оказалась весьма эффективным средством поиска кораблей в море ночью и в ненастье. Радиолокаторы были установлены на самолетах командиров всех эскадрилий полка. Они сразу же умножили счет боевых побед экипажей.

Минно-торпедная авиация Краснознаменного Балтийского флота. То, что совершила она за годы Великой Отечественной войны, покоряет самое смелое воображение. Свыше 7300 боевых самолетовылетов, из которых 3700 для нанесения торпедных ударов по кораблям и транспортам противника в море. Остальные 3600 - бомбовые удары по различным объектам на суше, по военно-морским базам, портам; на постановку взрывоопасных мин на водных фарватерах. В крейсерских полетах самолеты-торпедоносцы пустили на дно морское 114 кораблей и транспортов противника. Кроме того, повредили более 200 единиц во взаимодействии с самолетами-бомбардировщиками и штурмовиками.

В этих сокрушительных ударах по врагу в составе авиационных соединений все годы войны лидировал 1-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк, получивший почетное наименование Клайпедского.

За время войны 33 летчика и штурмана полка удостоились высокого звания Героя Советского Союза.

Многие из них не дожили до светлого Дня Победы, но их славные дела и подвиги живут в сердцах поколений, служат примером отваги, мужества, героизма при защите Родины.

Особая роль в успехах боевых действий экипажей торпедоносцев принадлежит талантливым руководителям и организаторам личного состава командирам полка Евгению Николаевичу Преображенскому и Ивану Ивановичу Борзову, организаторам политико-воспитательной работы среди авиаторов Григорию Захаровичу Оганезову и Виктору

Михайловичу Калашникову.

Лидером экипажей торпедоносцев Военно-Морского Флота по праву можно назвать Ивана Ивановича Борзова. Будучи командиром полка, он лично постоянно осуществлял крейсерские полеты с торпедами в Балтийское море. Лично потопил семь крупных транспортов противника общим водоизмещением более 50000 тонн. А сколько воспитал и подготовил для торпедных атак летчиков!

Блестящего мастера торпедных ударов гвардии подполковника И. И. Борзова хорошо знали всюду на Краснознаменном Балтийском флоте. Незаурядный летчик и талантливый командир, он постоянно совершенствовал свое летное мастерство, личным примером учил летный состав искусству боя, смелости, настойчивости, решительности в достижении цели, выполнении боевой задачи.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1944 года Ивану Ивановичу Борзову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Личный состав полка горячо любил своего командира, стремился действовать так, как действовал он.

Примечателен дальнейший жизненный путь Ивана Ивановича Борзова. Незадолго до окончания войны - в марте 1945 года - его, обладающего большими теоретическими знаниями и практическим опытом в области минно-торпедной авиации, назначают заместителем начальника Военно-морского минно-торпедного авиационного училища. А в 1946 году направляют на учебу в Военно-морскую академию в Ленинграде. Окончив ее с отличием, И. И. Борзов остается в ней преподавателем.

В 1949 году гвардии подполковник И. И. Борзов назначается командиром минно-торпедной авиационной части Военно-Воздушных Сил Тихоокеанского флота. Здесь широко раскрылся его военный талант. Мне по долгу службы главного штурмана авиации Военно-Морского Флота довелось побывать в части, которой командовал Иван Иванович Борзов. Проводились летно-тактические учения этой части. Командир части поднял в воздух две минно-торпедные группы с подвешенными под самолетами учебными торпедами и сам повел их на выполнение поставленной задачи. И я увидел Ивана Ивановича таким, каким не раз видел его в настоящих боевых полетах. И теперь им тактически грамотно был выполнен комбинированный торпедный удар по условной морской цели. Оценка вышестоящего штаба: "Отлично!"

Во всем, что делал И. И. Борзов на учениях, чувствовался талант командира крупного масштаба.

Спустя год полковник И. И. Борзов - уже начальник штаба

ВВС флота. А еще через два года генерал-майор авиации И. И. Борзов назначается командующим ВВС Северного флота, а затем переводится на ту же должность на Краснознаменный Балтийский флот.

Военные дороги опять свели нас. Мы снова на Балтике - я начальник штаба ВВС флота, Иван Иванович Борзов - командующий ВВС флота. Взаимное, неограниченное доверие друг к другу благоприятствовало нашей совместной плодотворной работе.

В 1958 году И. И. Борзов назначается первым заместителем командующего, а в 1962 году - командующим авиацией Военно-Морского Флота. Мы снова с ним вместе - я в это время был начальником штаба авиации ВМФ.

Смелый, уравновешенный, обладающий широким кругозором, отлично понимающий, к чему и как готовить военно-морские авиационные силы, И. И. Борзов был замечательным командующим, пользовался большим авторитетом у подчиненных и вышестоящих начальников. Ему последовательно присваивались воинские звания: генерал-лейтенант авиации, генерал-полковник авиации, а в 1972 году - маршал авиации.

В 1974 году ушел из жизни этот большой души человек и замечательный военачальник. Светлая память о нем живет в сердцах тысяч военных авиаторов нашей Родины.

Каковы же судьбы героев первых налетов на Берлин? Что можно добавить к тому, что уже сказано о них? После завершения налетов на фашистскую столицу 1-й минно-торпедный авиационный полк под командованием Е. Н. Преображенского активно защищал Ленинград. Летчики полка наносили мощные бомбовые удары по батареям противника, обстреливавшим город, уничтожали его технику и живую силу на фронте, топили боевые корабли и транспорты в военно-морских базах, в Финском заливе и Балтийском море, ставили мины на морских фарватерах. Нет, пожалуй, ни одного порта, военно-морской базы в Финском заливе и Балтийском море, железнодорожного узла, аэродрома под Ленинградом, где бы в то тяжелое для нашей Родины время ни действовал полк.

Евгений Николаевич Преображенский сам водил в бой подчиненный ему летный состав. Он всегда был примером.

Будучи командиром 8-й авиабригады ВВС КБФ, а позднее начальником штаба ВВС Северного флота, он продолжал летать на боевые задания, много внимания уделял управлению и организации боевых действий ВВС флота. В апреле 1945 года генерал-лейтенант авиации Преображенский был назначен первым заместителем командующего ВВС Тихоокеанского флота.

Принимал участие в войне с империалистической Японией. С 1947 года занимал должность командующего ВВС ТОФ, а в 1950 году был назначен командующим авиацией Военно-Морского Флота. В течение одиннадцати лет он многое сделал по совершенствованию авиации. В 1963 году Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Евгений Николаевич Преображенский умер. В авиации ВМФ помнят его, прославленного командира и воспитателя, верного сына нашей славной Коммунистической партии.

Ушел из жизни бывший комиссар 1-го МТАП полковник запаса Григорий Захарович Оганезов. Он похоронен на ленинградском кладбище, в городе, который защищал все блокадные годы.

Командир 2-й авиаэскадрильи 1-го МТАП Герой Советского Союза капитан Василий Алексеевич Гречишников за свою короткую жизнь дважды защищал от врагов город Ленина. Уже в боях с белофиннами в 1939/40 году он показал себя мастером прицельного бомбоудара и воздушного боя. За время этой скоротечной войны он произвел 52 боевых вылета. За мужество был награжден орденом Красного Знамени. С первых же дней Великой Отечественной войны он в жарких схватках с фашистами. Летает на уничтожение танков и живой силы противника на дальних и ближних подступах к Ленинграду. Пять раз водил Василий Алексеевич свой бомбардировщик на Берлин и успешно выполнял боевые задания.

После возвращения авиагруппы с острова Сааремаа под Ленинград Гречишников днем и ночью летает бомбить скопления врага. В его экипаже были отважные люди - штурманом эскадрильи летал старший лейтенант Александр Иванович Власов, стрелком-радистом - начальник связи эскадрильи лейтенант Матвей Павлович Семенков, воздушным стрелком - краснофлотец Николай Анисимович Бурков.

Бессмертный подвиг экипаж совершил около поселка Грузине. Подбитый самолет командир бросил на фашистскую танковую колонну. В частях авиации ВМФ чтят память о Василии Алексеевиче Гречишникове и членах его экипажа. На его подвигах воспитываются молодые воины-авиаторы.

Другой отважный авиатор, гвардии майор Михаил Николаевич Плоткин, летал в любых условиях погоды, днем и ночью. Мог выдерживать все необходимые навигационные элементы полета, нужные штурману для точного самолетовождения, бомбометания и торпедометания. Был хорошим товарищем. Смелый, решительный, с большим мастерством выполнил пять полетов на Берлин. Стал Героем

Советского Союза. Его имя широко известно среди личного состава Краснознаменного Балтийского флота.

В составе экипажа М. Н. Плоткина летали штурман эскадрильи лейтенант Василий Павлович Рысенко, награжденный орденами Ленина и Красного Знамени, стрелком-радистом был старшина Михаил Кудряшов, так же, как и Рысенко, награжденный орденами Ленина и Красного Знамени. Это был один из лучших экипажей минно-торпедной авиации Военно-Морского Флота. Он потерпел катастрофу в результате столкновения с самолетом капитана М. А. Бабушкина. Погибшие летчики из экипажей столкнувшихся самолетов, кроме штурмана В. П. Рысенко, похоронены в Ленинграде, на кладбище Александро-Невской лавры. Ежегодно 9 мая, в День Победы советского народа над фашистской Германией, ветераны-балтийцы возлагают на могилу Плоткина и его боевых друзей венки и живые цветы. Василий Павлович Рысенко похоронен на военном кладбище Всеволожска. На его могиле сооружен памятник.

Герой Советского Союза Андрей Яковлевич Ефремов в составе 3-й авиаэскадрильи 1-го МТАП участвовал в войне с белофиннами, совершил 52 боевых вылета. За успешное выполнение боевых заданий был награжден орденом Красного Знамени. Великую Отечественную войну начал командиром авиаэскадрильи в 1-м МТАП. Вместе с другими подразделениями полка водил эскадрилью на уничтожение танковых колонн противника в период их наступления на Двинск, Лугу, Кингисепп, Таллин, на подступах к Ленинграду, Как один из лучших летчиков полка был включен в списки оперативной авиационной группы для полетов на Берлин. Успешно совершил пять боевых вылетов на столицу фашистов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 августа 1941 года Андрею Яковлевичу Ефремову было присвоено звание Героя Советского Союза. После завершения полетов на Берлин капитан Ефремов снова на защите Ленинграда. В 1942 году в звании майора он становится заместителем, а затем командиром 36-го минно-торпедного авиационного полка ВВС Черноморского флота.

После победы над фашистской Германией подполковник Ефремов принимал участие в разгроме империалистической Японии. В 1946 году Андрей Яковлевич работал в учебных заведениях авиации Военно-Морского Флота. На каких бы должностях ни трудился, о нем шла хорошая слава как о хорошем командире, прекрасном организаторе. Двадцать пять боевых наград у Андрея Яковлевича.

В 1961 году он уходит в запас. Как лектор общества "Знание"

вел большую патриотическую работу среди молодежи Москвы. Умер А. Я. Ефремов в 1985 году. Старший лейтенант Петр Николаевич Трычков прибыл служить в 1-й минно-торпедный авиационный полк ВВС КБФ в 1936 году, после окончания летного училища в Ейске. Принимал участие в 100-дневной войне с белофиннами в 1939/40 году. За успешные боевые вылеты был награжден орденом Красной Звезды. В боях с гитлеровскими захватчиками участвовал с первых дней войны. В числе лучших летчиков полка четырежды бомбил Берлин. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 августа 1941 года Петр Николаевич был награжден орденом Ленина. В экипаже с Трычковым летали штурман лейтенант Герман Иванович Швецов и стрелок-радист сержант Дмитрий Михайлович Несмелое. Как уже говорилось, экипаж погиб при возвращении с бомбежки войск и техники фашистов в сентябре 1941 года. Останки героев в феврале 1972 года перезахоронены в поселке Хвойное.

Давид Данилович Бородавка пришел служить к нам в полк в 1938 году. Занимал должность заместителя начальника штаба, а в 1940 году стал начальником штаба полка. Это был всесторонне подготовленный офицер. Будучи на штабной работе, продолжал летать. В мирное время выполнял упражнения по боевой подготовке, в военное - выполнял боевые задачи в роли штурмана корабля. Давид Данилович всесторонне изучал противника, снабжал данными летный состав полка. Он обладал прекрасной памятью, знал, где что лежит, в каком состоянии, в какое время может быть подготовлено для боевого применения. Хорошо знал людей.

После завершения Великой Отечественной войны Давид Данилович окончил академию Генерального штаба, служил на Северном флоте. Ему было присвоено звание генерал-майора авиации. Находясь в отставке, он участвовал в воспитании молодежи Ленинграда. Умер Давид Данилович в 1984 году.

Иван Трофимович Шевченко с начала формирования 1-го минно-торпедного авиационного полка и до конца Великой Отечественной войны был начальником особого отдела. Много помогал командованию в организации и безопасности базирования, проведении боевой работы. Особенно полезной была его работа при обеспечении полетов полка с острова Сааремаа на Берлин в 1941 году в условиях интенсивной деятельности на острове агентуры фашистов. После окончания Великой Отечественной войны гвардии майор Шевченко демобилизовался. Участвует в патриотическом воспитании молодежи Калининграда.

Снова с Токаревым

Говорят, гора с горой не сходится, а человек с человеком всегда может повстречаться. Эта поговорка справедлива и для тяжелого времени в нашей жизни - войны. Действительно, сколько летчиков, воевавших на Балтике, перебрасывались на Черноморье или в Заполярье, а оттуда - на Балтику, когда на то были основательные причины.

И на новых местах они встречались с прежними боевыми друзьями.

Так произошло и со мной в середине 1943 года. С Краснознаменного Балтийского флота я был направлен на Черноморский.

И там вновь встретился с морскими авиаторами, с которыми начинал войну и даже до войны служил в авиации Балтфлота.

На Черноморье я не только встретил Николая Александровича Токарева, с которым расстался более трех лет назад, но и вновь стал летать в одном экипаже с этим крылатым богатырем.

Герой Советского Союза Николай Александрович Токарев, как помнит читатель, был переведен с Балтийского на Черное море еще в мирное время. Войну он начал там командиром 2-го минно-торпедного авиационного полка. Токарев из той же плеяды морских авиаторов, что и Преображенский, Борзов, Челноков, Бедзинашвили, Гречишников... Всем им было присуще стремление самим летать, лично наносить по противнику бомбовые и торпедные удары, а тем более - самые ответственные, связанные с огромными трудностями, с большим риском.

В каких только боевых полетах не участвовал Токарев - и в составе полка, и звена, и в одиночку. Он уничтожал вражескую авиацию на аэродромах Кубани и Крыма, бомбил военные объекты Бухареста, Плоешти, Тульчи, Констанцы, корабли и транспорты противника в открытом море и в военно-морских базах, ставил мины на водных фарватерах и на подступах к пор-1 там... Полк Токарева участвовал в обороне Одессы и| Севастополя.

Смелый, волевой, энергичный, командир полка увлекал своей храбростью летные экипажи. О нем ходила! частушка: "В рейд победный, боевой, в дерзкие полеты водит Токарев-герой наши самолеты!"

В апреле 1942 года 2-й МТАП, которым командовал Н.А Токарев, был преобразован в 5-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк. Политическое управление Военно-Морских Сил выпустило тогда красочный плакат с изображением богатыря морской авиации Героя Советского Союза Н. А. Токарева. Я помню этот плакат, призывавший громить врага, как гвардейцы 5-

го полка во главе со своим отважным и бесстрашным командиром.

Да, у авиаторов этой летной части было чему учиться. Вот как они ответили на присвоение полку гвардейского звания в 1943 году: потопили в море 24 транспорта, 9 барж и несколько катеров, в воздушных боях и на аэродромах уничтожили 28 самолетов противника...

Токарева окружали замечательные летчики, воспитанные им в духе высокой воинской доблести. Его неизменным боевым спутником был второй член флагманского экипажа, мой коллега по профессии - прекрасный штурман капитан Александр Федорович Толмачев. Помимо отличного знания штурманского дела, он обладал незаурядными педагогическими навыками и способностями, которые так пригодились при обучении летного состава.

О том, каким мужеством, какой несгибаемой силой воли обладал А. Ф. Толмачев, можно судить по одному из многих боевых эпизодов.

Еще в августе 1941 года одна из эскадрилий полка под командованием капитана Семенюка (штурманом в этом полете был А. Ф. Толмачев) вылетела бомбить противника в районе Тульчи (Румыния). Задание выполнено успешно. Отход от цели. И в это время наш головной экипаж яростно атакуют истребители МЕ-109. В неравном бою убит в пилотской кабине командир экипажа Семенюк, а штурман Толмачев тяжело ранен. Превозмогая боль, штурман взял управление самолетом на себя, довел его до своей территории и посадил в районе Измаила.

Совершив этот подвиг, Александр Федорович Толмачев спас от гибели воздушного стрелка, тяжело раненного стрелка-радиста и самого себя.

Впоследствии Александра Федоровича Толмачева назначили старшим штурманом минно-торпедной авиадивизии, а затем и главным штурманом. ВВС Черноморского флота. Он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Александр Федорович Толмачев одним из первых освоил новый по тому времени топмачтовый способ бомбометания по кораблям и транспортам в море. Этот способ получил распространение на всех флотах и с большой эффективностью применялся в авиации ВМФ до конца войны.

Война пощадила Александра Федоровича. Он остался жив. Полковник в отставке А. Ф. Толмачев долгие годы плодотворно работал в одном из авиационных конструкторских бюро. И только нелепый случай оборвал его жизнь в 1979 году: он был сбит на улице проходившей автомашиной.

На Черноморский флот я прибыл на должность старшего штурмана 2-й гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии. Она только что была преобразована в гвардейскую, и командовал ею не кто иной, как полковник Токарев. Николай Александрович уже успел зарекомендовать себя умелым, тактически грамотным-командиром авиационного соединения. По-прежнему оставалась неистребимая страсть к полетам. А масштабы боевой деятельности командира невиданно возросли.

Дивизия по своему составу, боевой выучке летных экипажей была одной из лучших в ВВС флота. Авиационными полками командовали прекрасные командиры уже известный нам по Балтике А. Я. Ефремов, В. П. Конарев, И. В. Корзунов, И. С. Любимов. Все они, в большей или меньшей степени, прошли школу Токарева. Все стали Героями Советского Союза, а впоследствии, как и Токарев, командовали авиационными соединениями, а В. П. Конарев, И. В. Корзунов возглавляли Военно-Воздушные Силы флота.

Радостной была наша встреча с Николаем Александровичем Токаревым. Долго мы делились воспоминаниями, не замечая времени. Токарев много расспрашивал меня о блокадном Ленинграде - он горячо любил этот город и тяжело переживал невзгоды и испытания ленинградцев. Я рассказывал все, что знал, чему сам был свидетелем, и очевидцем, и в том числе эпизод с буханкой хлеба.

В апреле 1942 года, когда голод буквально косил ленинградцев, наш экипаж после трехдневного пребывания на тыловом аэродроме в связи с ремонтом самолета готовился к перелету на постоянный аэродром под Ленинградом. Перед отлетом хозяйка дома, в котором мы жили, попросила меня передать буханку черного хлеба брату, что проживал в Ленинграде. Я, конечно, согласился, обещал непременно доставил хлеб адресату. На другой день поехал на грузовой машине по указанному адресу. Но, увы, нужная мне квартира была пуста - в ней никого не осталось в живых. Со щемящей болью в сердце я возвращался на свой аэродром с буханкой хлеба. В районе Ржевки машина остановилась - шофер принялся устранять какую-то неисправность. С нами поравнялся мужчина лет сорока пяти с поднятым воротником, обвязанным шарфом. Опухший, он еле двигался по улице. Глядя на него, я решился отдать хлеб этому человеку. Вылез из кабины, подхожу к нему.

- Возьми, товарищ, - сказал я, разворачивая бумагу. - Кому предназначена эта буханка, того уже нет.

Человек мгновенно преобразился. Замахал руками, устремил на, меня испуганный взгляд. Наконец приглушенным голосом

выговорил с трудом:

- Это все мне?

С трудом запихал он буханку под пальто и засеменил прочь, поминутно оглядываясь. Потом остановился и стал что-то выкрикивать. Можно было с трудом разобрать: "Как вас звать, товарищ? Где служите?" Мы с шофером помахали ему рукой и тронулись дальше. А он в нерешительности стоял на дороге с поднятой рукой, держа в ней темную шапку.

- Да, - тяжело вздохнул Николай Александрович, дослушав собеседника, за один только Ленинград фашисты заслуживают самого сурового возмездия. За один только Ленинград, - гневно повторил он. И без конца продолжал свои расспросы о боевых действиях авиаполка, которым когда-то сам командовал.

С этого дня и началась, а точнее, получила продолжение наша совместная с Николаем Александровичем боевая деятельность, как и прежде, в довоенные годы, в одном экипаже, флагманском, но теперь уже флагманском дивизионном.

Местом базирования полков и штаба дивизии стали аэродромы Северного Кавказа. Отсюда мы водили авиационные полки на выполнение самых различных боевых задач к военно-морским базам Констанца, Сулина, на фарватеры нижнего течения реки Дунай. Уничтожали боевые корабли и транспорты противника в Черноморских портах, в военно-морских базах и открытом море, бомбили вражеские аэродромы в Николаеве, Одессе... Токарев всегда стремился наносить сосредоточенные удары по противнику всей дивизией. И они дорого обходились врагу.

Как-то авиаразведка флота обнаружила в занятой противником военно-морской базе Севастополь два транспорта водоизмещением 6000 и 10000 тонн. Из разведданных следовало, что транспорты находятся под погрузкой зерна для вывоза в Германию.

Приказ командующего ВВС Черноморским флотом гласил: уничтожить транспорты, а заодно склад топлива в южной части Севастополя.

Полковник Токарев установил время на подготовку дивизии к вылету - три часа. Ставя командирам полков боевую задачу, он уделял особое внимание организации взаимодействия. Полки должны появиться над целями одновременно, минута в минуту, на заданных высотах и с разных направлений. Это вынудит противника распылить огонь зенитной артиллерии по нескольким ударным группам наших самолетов и в то же время даст возможность нашим истребителям сопровождения сковать вражеские истребители.

Рассматривая полученные от воздушных разведчиков фотоснимки целей, Токарев выбрал для 5-го полка, который должен вести он сам, самый крупный транспорт.

- Этот потопим мы, - сказал он мне. Самолеты ИЛ-4, находившиеся на вооружении 5-го полка, уступали в скорости тем, из которых состояли остальные полки, - ПЕ-2, "бостонам", "аэрокобрам". Поэтому 5-й полк взял старт на сорок минут раньше других авиачастей. Но в отличие от них наш маршрут пролегал на значительном удалении от берегов Крыма, и шли мы без истребительного прикрытия.

День солнечный, яркий. Слабый западный ветерок не нарушает безмятежного спокойствия моря. Оно, словно гигантское зеркало, отливает солнечным блеском. Любуясь бескрайней морской лазурью, я не без тревоги думаю, как-то пройдет сосредоточенный удар авиадивизии. Ведь это было впервые в моей практике.

И, словно подслушав мои мысли, подает голос Токарев:

- С транспортами противника будет покончено. В этом, Петр Ильич, нет сомнений. Но главное - самим не понести потерь от зенитного огня. И это будете зависеть от четкого взаимодействия полков.

На горизонте замаячил Севастополь. Мы приближаемся к нему с юга. Видны длинные пыльные полосы на аэродроме Херсонес. Это взмывают в воздух вражеские истребители, встревоженные приближением нашей авиации. Справа замелькали огненные вспышки - вступила в дело зенитная артиллерия. Но уже ничто не может отвлечь нас от целей. Мне видны визуально и через оптику бомбоприцела два транспорта у причала. Ложимся на боевой курс. Прекращаем противозенитный маневр. Все замерло на десятки секунд. И вдруг справа от флагмана - падающий самолет и два парашютиста. Чей этот ИЛ-4? Слышу разгневанный голос! Токарева:

- Сволочи, сбили Скробова... Ну, мерзавцы, получайте...

Токарев уверенно выводит самолет на угол сброса бомб, и они устремляются на цель. А спустя несколько секунд большой транспорт покрывается разрывами, сильно кренится, его кормовая часть быстро погружается в воду.

- С одним покончено, - слышу взволнованный голос Токарева и переношу взгляд на другой транспорт. Как раз в этот момент на нем взрывается несколько серий бомб.

Только теперь я вижу внизу уходящие от цели по еле пикирования самолеты ПЕ-2 нашего 40-го бомбардировочного авиаполка, который ведут командир И. В. Корзунов и штурман И. И. Филатов.

А справа ожесточенный воздушный бой ведут истребители прикрытия 11-го гвардейского истребительного авиаполка под командованием К. Д. Денисова. Еще дальше - столбы дыма и пламени. Горит склад топлива, на который метко сбросили бомбы экипажи 36-го минно-торпедного авиаполка, ведомые Героем Советского Союза А. Я. Ефремовым.

Удар блестяще удался. Все три цели уничтожены. Мы с потерей высоты уходим на юг, в море. Уже исчез из поля зрения Севастополь, только видны поднявшиеся высоко в небо клубы черного дыма.

Я выдал командиру дивизии курс полета, и мы, вновь набирая высоту, устремляемся на восток.

Только теперь отлегло от сердца у Токарева, в наушниках послышался его голос:

- Ну что ж, сделано все вроде бы как задумано. И что хорошо, что радует - все полки оказались на высоте положения. Все показали меткость бомбовых ударов.

Слушая командира дивизии, я думал о нем, о Николае Александровиче Токареве. Ведь это его заслуга. Это он вывел свое соединение в ряды лучших в Военно-Морском Флоте, научил летный состав смелости, железной выдержке, грамотным тактическим приемам боевых действий, умелому использованию оружия.

Пятый полк приземлился на своем аэродроме на тридцать минут позже остальных авиачастей. К этому времени на аэродром прибыл командующий ВВС флота генерал-лейтенант авиации В. В. Ермаченков. Тепло поздравил он командира дивизии с успешным выполнением ответственной и сложной боевой задачи.

В начале сентября 1943 года мы с Токаревым тепло встретили у себя старого знакомого по Балтике - полковника Ш. Б. Бедзинашвили. Читатель помнит, что он перед войной сменил Н. А. Токарева на посту командира 1-го минно-торпедного

авиационного полка, а затем, как опытный авиационный специалист, был отозван на один из авиационных заводов. И вот Шио Бедзинович снова с нами, назначен заместителем командира 36-го минно-торпедного авиационного полка Героя Советского Союза А. Я. Ефремова.

С огромным рвением, присущим его темпераментной натуре, Шио Бедзинович включился в боевую работу. После нескольких тренировочных полетов с торпедой он доложил командиру полка, что готов выполнить любую задачу. Случай вскоре подвернулся. 28 сентября предстояло внезапными торпедными ударами с малой высоты потопить боевые корабли противника в военно-морской базе Констанца. Ведущим группы торпедоносцев назначили полковника Ш. Б. Бедзинашвили.

Накануне он весь день тщательно готовился к этому ответственному полету. Под вечер зашел в штаб дивизии и прямо ко мне:

- А не слетать ли нам вдвоем на Констанцу? По старой памяти, Петр Ильич.

Я хорошо понимал Шио Бедзиновича. Ему, конечно, нелегко придется в столь сложном полете после дли тельного перерыва в боевых действиях, и успех во мнгом будет зависеть от опытного ведущего штурмана. Потому я с готовностью ответил:

- Буду рад, Шио Бедзинович, быть рядом с вами. Я тут же начал готовиться к полету, надеясь, что мое решение не встретит возражений со стороны командира дивизии.

Боевой вылет назначили на 8 утра, и мы условились с Шио Бедзиновичем встретиться в 6 утра в столовой управления дивизии.

Уже заканчивался завтрак, когда в столовую зашел полковник Токарев.

- Вот вы где, Петр Ильич, - заговорил он прямо от двери. - А я ищу вас. Поторапливайтесь. Нам с вами лететь в Бердянск по вызову генерал-полковника Жаворонкова.

Так рухнул мой план полета на Констанцу с полковником Бедзинашвили. Командир дивизии не решился нарушить распоряжение вышестоящего начальства, на мою просьбу - разрешить слетать на Констанцу - ответил категорично:

- Садитесь со мной в машину - и на аэродром. Мы обнялись с Шио Бедзиновичем, и я почувствовал, как он расстроен этой неожиданной переменой.

Будучи в Бердянске, мы с Токаревым в конце дня узнали, что из группы торпедоносцев, летавших на Констанцу, два не вернулись обратно, и среди них - самолет, на котором летел Шио Бедзинович Бедзинашвили - мой давний, прекрасный боевой

товарищ. Память о нем свежа до сих пор.

К концу 1943 года под ударами советских войск немецко-фашистские захватчики оставляли один за другим свои оборонительные рубежи на юге и с боями отходили на запад. Теперь Крым, занятый противником, был блокирован со стороны Перекопского перешейка войсками 4-го Украинского фронта. Снабжение и поддержку своей крымской группировки фашистское командование стало осуществлять только по морю и воздуху. Интенсивность морских перевозок в Крым из портов Румынии и Болгарии значительно возросла. В связи с этим боевая деятельность авиации Черноморского флота с каждым днем приобретала все более важное значение.

Командование Черноморским флотом принимало срочные меры к тому, чтобы приблизить базирование корабельных и авиационных частей к наиболее вероятным районам боевых действий на море. 2-я гвардейская минно-торпедная авиационная дивизия частью сил была перебазирована на полевой аэродром Скадовск. Таким образом, образовалась скадовская авиационная группа, состоящая из торпедоносной, бомбардировочной и истребительной авиации. Довольно близкое ее базирование от морских коммуникаций, ведущих в Крым от военно-морских баз Румынии и Болгарии, дало возможность надежно контролировать переходы конвоев, отдельных транспортов противника и наносить по ним сосредоточенные торпедно-бомбовые удары. Противник нес значительные потери.

В Скадовске разместилась и морская база, куда перебазировались торпедные катера, которыми командовал капитан 2-го ранга В. Т. Проценко. А на аэродром Скадовск был перебазирован 23-й отдельный штурмовой авиаполк ВВС флота. В оперативном отношении он находился в подчинении гвардии полковника Токарева. Теперь Н. А. Токарев возглавлял мощную авиационную группу, и она в боевых операциях на море взаимодействовала с торпедными катерами и подводными лодками.

В этот напряженный период боевых действий Николаю Александровичу Токареву было присвоено звание генерал-майора авиации. 30 января 1944 года командующий флотом лично вручил ему генеральские погоны, но в этот день Токарев не успел прикрепить их к своему обмундированию. А следующий день оказался роковым и последним днем в его жизни.

31 января один из полков авиагруппы осуществлял бомбовый удар по противнику в открытом море. Сброшенные бомбы не причинили существенного вреда вражескому конвою, поставленную боевую задачу нельзя было считать выполненной.

Николай Александрович, как всегда, близко к сердцу воспринял неудачу. Принял решение - повторить боевой вылет.

Медлить было нельзя. Расчетные данные говорили, что вражеский конвой в скором времени втянется в порт Евпатория. А там - малые глубины, не позволяющие применять авиационные торпеды. Противника нужно во что бы то ни стало перехватить в море. А для этого не позже как через час надо вылетать.

Токарев так и сказал командиру 36-го МТАП: - Даю час на подготовку торпедоносцев к вылету. - И при этом добавил: - Группу самолетов поведу.

Спустя полчаса после этого разговора Николай Александрович уже прибыл на аэродром. Однако доклад командира полка оказался неутешительным. В готовности к вылету пока только два торпедоносца. На подготовку остальных восемнадцати уйдет не менее часа.

Взвесив обстоятельства, Токарев решил атаковать противника двумя торпедоносцами. Приказал начальнику штаба срочно вызвать меня для полета.

Я в это время находился на соседнем аэродроме, в 23-м штурмовом полку, где готовился бомбо-штурмовой удар по катерам противника в море. Расстояние между аэродромами, на которых находились командир дивизии и я, ведущий штурман, невелико - 15-20 минут хода автомашины. Но грунтовая дорога оказалась размытой дождями и местами сильно разбита гусеничными машинами. Как ни старался шофер грузовика выжимать скорость, мы еле двигались. А в полукилометре от аэродрома у грузовика лопнул баллон. В отчаянии я пошел пешком по вязкой дорожной грязи, еле выдергивая ноги. Наконец граница аэродрома. И тут вижу взлет двух торпедоносцев и восьми истребителей прикрытия. Но один из торпедоносцев, сделав круг над аэродромом, вновь приземлился, а второй в сопровождении восьмерки истребителей устремился в морскую даль.

Что бы это могло быть? На аэродроме все прояснилось. Тщетно прождав с полчаса, Токарев, чтобы не упустить время, поднял в воздух два торпедоносца. Но и двойки не получилось. Один из самолетов из-за неисправности тут же опустился на аэродром. И получилась, невероятная картина: на морскую цель вылетел лишь один торпедоносец Н. А. Токарева в сопровождении восьмерки "аэрокобр".

Находившимся на аэродроме стало не по себе. Всех охватило чувство тревоги за командира дивизии. Конечно, Николай Александрович не упустит возможности потопить вражеский транспорт. Но ведь весь зенитный огонь противника будет

нацелен на единственный наш торпедоносец.

Так оно и случилось.

Генерал-майор Токарев обнаружил конвой противника на подходе к Евпатории. И сразу же оказался в зоне плотного зенитного огня. Кроме орудий конвоя, по нашему торпедоносцу яростно вела огонь береговая зенитная артиллерия - ведь берег был рядом.

Но не таков Токарев, чтобы уклониться от цели. Он прорывается через заслоны зенитного огня и с высоты 40 метров, с дистанции 600 сбрасывает торпеду. Она пошла на транспорт. А раз пошла, то и поразила цель - ведь Токарев не знал промахов.

Сотни снарядов выпустили гитлеровцы по уходящему от цели воздушному торпедоносцу. Один из них попал в самолет, и он загорелся. Пилот получил серьезное ранение. Но, несмотря ни на что, Токарев дотянул до земли и посадил горящую машину в поле.

Теперь бы выпрыгнуть из кабины. Но куда? Поле, как и вся крымская земля, еще заняты вражескими войсками. Что ждет советского генерала, если он выпрыгнет? Позорный фашистский плен. Нет, этому не бывать! И Токарев остается в горящем торпедоносце. Прошло совсем немного времени. Советские войска освободили Евпаторию. В тот же день мы вместе с заместителем командира дивизии гвардии майором Г. П. Поплавским прилетели на Евпаторийский аэродром. В его окрестностях расспрашиваем местных жителей. Многим встречным задаем один и тот же вопрос:

- Кто видел 31 января приземление горящего самолета?

- Я видел, - наконец, отозвался один из старожилов.

Мы посадили старика в машину и по дороге услышали от него:

"Сам я - рыбак. За этим своим занятием я и заметил, как на низкой высоте пронесся горящий самолет и приземлился невдалеке отсюда - прямо в поле. Дождавшись ночи, я тайком от немцев пробрался к тому месту. Подошел к обгоревшему самолету. Попытался открыть дверцу - не поддается. Походил вокруг и натолкнулся на лопату, кем-то забытую в поле. С помощью этой лопаты открыл колпак кабины самолета. В кабине - обгоревший труп. Я вытащил его и захоронил рядом с машиной. Сейчас увидите: небольшой холмик, и на нем звездочка из блестящей жести. Я ее вырезал складным ножом, который всегда ношу в кармане. Да "вот он, мой рыбацкий ножик..."

Через несколько минут мы, склонив головй, стояли над могильным холмиком в пяти метрах от самолета. Сам самолет в основном был цел. Сгорела гондола правого двигателя, обгорела

обшивка кабин летчика и штурмана.

Командование ВВС Черноморского флота организовало перезахоронение тела Николая Александровича Токарева в городском парке Евпатории. А когда вышло постановление Совета Министров СССР о сооружении памятника Герою Советского Союза гвардии генерал-майору авиации Н. А. Токареву, его останки были погребены на Театральной площади города. Над этой могилой и высится бронзовая фигура легендарного морского летчика, устремившего смелый взгляд в синеву мирного неба и в бескрайние морские просторы.

На севастопольских трассах

Гибель Н. А. Токарева острой болью отозвалась в сердцах авиаторов. В командование дивизией временно вступил гвардии майор Г. П. Поплавский - до того заместитель командира соединения. Опытный летчик, прошедший путь командира эскадрильи, полка. Но практики ночных полетов имел недостаточно. Обычно когда он предлагал себя на выполнение ночного задания либо на полет в сложных метеоусловиях, Токарев тактично замечал: "Повремени, Георгий Павлович. Потренируйся в учебных полетах".

Теперь же Поплавский сам решал, кому возглавить ночной полет.

Вечером 15 марта 1944 года он объявил мне:

- Ночью пятый полк летит на минные постановки в район Констанцы. Готовьтесь, Петр Ильич, вместе с полком полетим и мы.

Я, как обычно, первым делом ознакомился с метеосводками. Они предвещали, в общем, неплохую погоду. Над сушей безоблачно, легкая дымка, видимость 4-6 километров. В море же - густая дымка.

Избрали маршрут вдоль береговой черты - на Одессу и далее - на Констанцу. Без особых трудностей дошли до заданного квадрата, преодолели зенитный огонь противника и сбросили мину.

На возвращение обратно я выдал командиру тот же маршрут, которым шли к цели. Поплавский возразил:

- Летим морем. Дымка небольшая, не станет помехой.

- Дымка над морем густая. Придется не меньше часа лететь вслепую, по приборам, - пытаюсь я разубедить командира.

- Ничего, справлюсь с пилотированием, - уверенно отвечает Поплавский.

Чем дальше мы удаляемся в море, тем сложнее становится полет. Густая дымка закрыла горизонт. Внизу не видно воды. А вверху, как в молоке, бледно мерцают звезды.

Я предлагаю командиру вернуться к берегу и лететь вдоль него. Поплавский не соглашается. Тогда я в своей кабине вставил ручку управления самолетом в положение для пилотирования - на случай, если придется помогать пилоту. И это не заставило себя долго ждать. Самолет, со скольжением набирая скорость, стал терять высоту. Я понял: мы падаем. Что делать? Было бы бессмысленно в такую минуту напуститься с упреками на летчика. Как можно спокойнее я сказал:

- Георгий Павлович, постарайся вывести самолет в горизонтальный полет, а я помогу с набором высоты. Поплавский согласился. Вдвоем мы с трудом выправили положение. Самолет стал набирать высоту, но спустя примерно минут пятнадцать он вновь заскользил вниз, причем большой скоростью. Я уже было взялся за ручку нижнего люка, чтобы выброситься с парашютом, но тут же подумал: а куда прыгать? Под нами студеная морская вода, и в ней только смерть. Снова ухватился за ручку управления и вместе с Поплавским начал выводить самолет в горизонтальный полет. И это опять удалось.

Вот когда я с большой благодарностью вспомнил Евгения Николаевича Преображенского. Ведь именно он при всякой возможности обучал меня технике пилотирования. Во многих дальних полетах заставлял меня управлять самолетом. Как все это пригодилось сейчас! Евгений Николаевич Преображенский не раз говорил мне да, наверно, и другим штурманам своего экипажа: - При полете на боевое задание надо быть ко всему готовым. В трудный час использовать все, на что способен. Представь себе - убит или тяжело ранен пилот.

Что же - погибать и всему экипажу? Нет, Петр Ильич, штурману надлежит взять на себя управление и вести самолет на посадку. Тем самым ты спасешь себя и своих товарищей по экипажу.

И это были не только слова. Преображенский со всей настойчивостью обучал меня также заходам на посадку, самой посадке. Он даже добился у командующего авиацией ВМФ генерала Жаворонкова официального разрешения штурману Хохлову летать самостоятельно на легких самолетах (УТ-2, ПО-2) днем и ночью. И такое разрешение мне было дано в свое время.

А сейчас мы с Поплавским изо всех сил старались удержать самолет в полете, чтобы не погрузиться вместе с ним в морскую пучину. Нас выручало самообладание в этих сложных условиях; которого явно не хватало стрелку-радисту. Всякий раз, когда самолет начинал падать, он с отчаянным криком бросался в хвост машины, нарушая тем самым продольную устойчивость самолета. Я вынужден был категорически запретить ему поддаваться панике

и даже пригрозил: "Если хочешь остаться живым, веди себя как подобает авиатору".

Справляться с пилотированием становилось все труднее. Приходилось бороться буквально за каждый метр высоты. Через сорок минут полета над морем замечаю впереди бледные крутящиеся проблески светомаяка. Маяк на юго-восточной оконечности острова Джерылгач! Радости моей нет границ. Теперь мы имеем, искусственный горизонт, и пилотирование намного упрощается. Кричу командиру:

- Впереди светомаяк, держите прямо на него.

- Вижу маяк, - отзывается Поплавский. В его голосе опять почувствовалась уверенность.

Мы вышли на сушу в районе Перекопа. Произвели посадку на своем аэродроме. Придя в себя после всего пережитого, тщательно, по-деловому и самокритично разобрали полет, который едва не привел нас к гибели. Каждый откровенно признал собственные упущения и промахи. Георгий Павлович Поплавский сказал по-дружески:

- Ну, Петр Ильич, не помоги ты мне, всем нам был бы каюк. Признаюсь, один бы я не справился.

Этот печальный урок ничуть не обострил взаимоотношений членов экипажа. Наоборот, сплотил нас, сделал настоящими друзьями. Поплавский, не упускал случая для тренировок ночью и при плохой погоде. И его старания не пропали даром. Он стал прекрасно пилотировать самолет в любых погодных условиях, и мы с ним провели немало успешных ночных вылетов при освобожденни Крыма и Севастополя.

Из .руководящего состава 2-й гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии мне особенно запомнился командир 40-го бомбардировочно-авиационного полка майор И. В. Корзунов - незаурядный летчик и знающий дело командир. Войну он начал командиром звена и уже на второй ее день - 23 июня участвовал в налете на военно-морскую базу в Румынии - Констанцу. А в начале июля шестерка бомбардировщиков ПЕ-2, ведомая И. В. Корзуновым, нанесла мощный бомбоудар по нефтеперегонному заводу в Плоешти, который в результате этого на длительное время вышел из строя. Выполняя боевое задание, молодой летчик Корзунов проявил исключительное мужество - его бомбардировщик получил 87 пулевых и осколочных пробоин.

В начале 1942 года И. В. Корзунова назначили командиром эскадрильи. Обороняя героический Севастополь, эскадрилья Корзунова совершала по 6-8 боевых вылетов в сутки, бомбя живую силу и технику противника. 21 января 1942 года группа бомбардировщиков под командованием И. В. Корзунова нанесла

удары по артиллерии противника на окраине Евпатории. Несмотря на сильный зенитный огонь, наши летчики уничтожили 15 вражеских орудий с тягачами и около 20 автомашин с грузами. А 24 сентября эскадрилья Корзунова потопила в Керченском проливе четыре десантных баржи, понтон с грузом и живой силой, уничтожила на берегу десять автомашин и склад боеприпасов.

Сам И. В. Корзунов всю войну оставался превосходным мастером бомбовых ударов с пикирования и этому сложному искусству обучал подчиненный ему летный состав.

В мае 1943 года И, В. Корзунова назначили помощником командира, а в августе - командиром 40-го бомбардировочного авиаполка, а перед этим 24 апреля он был удостоен звания Героя Советского Союза. Слава об этом энергичном, решительном в боевых действиях командире шла по всему флоту. В феврале 1944 года подполковник И. В. Корзунов принял командование 13-й дивизией пикирующих бомбардировщиков.

Как и Токарев, он, независимо от служебных рангов, много летает, сам водит авиационные части и подразделения, предпочитая наносить по противнику сосредоточенные массированные бомбовые удары.

Об одном из них, блестяще подготовленном и осуществленном под руководством И. Е. Корзунова, следует рассказать. Но прежде немного об обстановке, которая сложилась к тому времени.

В августе 1944 года войска 2-го и 3-го Украинских фронтов при поддержке 5-й и 17-й воздушных армий, во взаимодействии с Черноморским флотом и Дунайской флотилией наголову разгромили немецкую группу армий "Южная Украина". В дальнейшем перед Черноморским флотом стояла задача содействовать войскам 3-го Украинского фронта, активными боевыми действиями прервать коммуникации врага в море между портами Румынии и Болгарии, массированными ударами авиации по военно-морским базам Констанца и Сулина уничтожать боевые корабли, а огнем корабельной артиллерии, и высадкой тактических десантов содействовать войскам фронта в окружении и уничтожении аккерманской группировки противника.

В условиях предполагаемых боевых действий на территории Румынии особое значение приобретали удары с воздуха по военно-морской базе Констанца. Там было \ сосредоточено до 116 различных боевых кораблей и транспортов. Там находилась и база немецких подводных лодок, действовавших на наших коммуникациях в Черном море.

Нетрудно представить себе те средства противовоздушной обороны, которыми противник прикрывал крупную военно-морскую базу с воздуха. В районе Констанцы было сосредоточено большое количество зенитных батарей и около 150 корабельных зенитных орудий. А на близлежащих аэродромах в постоянной боеготовности находились 40-50 истребителей.

Операция, о которой идет речь, была спланирована штабом ВВС флота с учетом мощной противовоздушной обороны противника в районе Констанцы. Для ее выполнения привлекались 13-я пикировочная дивизия в полном составе, часть сил 2-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии, 4-я истребительная авиадивизия и 30-й разведывательный авиаполк.

20 августа в 8.20 в районе военно-морской базы Констанца появилась демонстрационная группа самолетов - девять А-20-Ж разведывательного полка. В 10.40 - другая девятка А-20-Ж - группа обеспечения главного удара. Она нанесла бомбоудар по базе подводных лодок и поставила дымовую завесу, чтобы затруднить действия зенитных батарей противника.

В 9.40 с нескольких своих аэродромов взлетели главные силы - полки 13-й пикировочной дивизии, ведомые И. В. Корзуновым. Полки пикировщиков удерживали между собой дистанцию до двух километров. В первой колонне шел 40-й авиаполк во главе с его командиром подполковником С. С. Кирьяновым, во второй - 29-й авиаполк (командир - подполковник Цецорин). Полковые колонны бомбардировщиков замыкались ударными группами истребителей прикрытия. Управление в полете было строго централизовано. Команды по радио передавались только командиром дивизии и командирами полков.

В 10.52 по сигналу полковника И. В. Корзунова началось боевое развертывание частей дивизии. И вот шестерки пикировщиков с высоты 3000 метров обрушивают бомбовые удары на врага. Шестьдесят ПЕ-2 и двадцать А-20-Ж в заданное время сбросили смертоносный груз на цели. В итоге потоплены миноносец, танкер, две подводные лодки, пять торпедных катеров и множество других мелких судов. Серьезные повреждения получили эсминец и вспомогательный крейсер, три подводные лодки, транспорт и плавучий док. От прямых попаданий бомб взорван склад горючего, разрушены ремонтные мастерские...

В этой крупной операции черноморцы потеряли от зенитного огня самолет ПЕ-2 и истребитель ЯК-9. И это при мощной противовоздушной обороне противника.

Удар с воздуха по военно-морской базе Констанца, в котором основной ударной силой была 13-я пикировочная дивизия,

раскрыл талант полковника И. В. Корзунова - тактически грамотно осуществлять боевые операции крупными авиационными соединениями.

За время Великой Отечественной войны полковник Корзунов лично совершил 254 боевых вылета. Вместе со своим экипажем он потопил 25 плавединиц, уничтожил много вражеских самолетов и другой боевой техники. Боевые подвиги Героя Советского Союза И. В. Корзунова были отмечены многими боевыми, и в том числе полководческими, орденами.

После войны И. В. Корзунов окончил Военную академию Генерального штаба и занимал высокие командные должности - в авиации Тихоокеанского флота, командующего авиацией Северного флота, заместителя командующего авиацией ВМФ. Смелый, одаренный генерал, он отлично знал, как и к чему готовить морскую авиацию, и отдавал этому все свои силы и способности.

В одном экипаже с И. В. Корзуновым всю войну прошел прекрасный штурман Иван Иванович Филатов. Они вместе назначались на эскадрилью, полк, дивизию. Их крепко спаяла боевая дружба. И в том, что флагманский экипаж И. В. Корзунова всегда был лучшим снайпером бомбовых ударов, - большая заслуга И. И. Филатова. Он обладал незаурядными организаторскими способностями, умел понятно и доходчиво передать летному составу свой боевой опыт точного самолетовождения, меткого бомбометания, И. И. Филатов неустанно помогал своему командиру выверенными расчетами для выработки обоснованных ц правильных решений. Личный состав искренне уважал и любил флаг-штурмана И. И. Филатова за его прекрасные деловые и душевные качества.

...Потеряв за непродолжительное время почти весь Крымский полуостров, гитлеровские войска старались во что бы го ни стало удержать севастопольский рубеж, Сюда отошли остатки разгромленной группировки. Из портов Румынии противник морским путем подбрасывал в Севастополь подкрепления, и гитлеровское командование придавало большое значение защите морских коммуникаций между Севастополем и Румынией.

Вновь назначенный Гитлером командующий 17-й немецкой армией в Крыму генерал-полковник Альмендингер потребовал от солдат и офицеров "защищать каждую пядь севастопольского плацдарма, удерживать каждую траншею, каждый окоп".

Но участь вражеской группировки на Севастопольском рубеже была предрешена, и никакие требования и приказы гитлеровских генералов не могли помочь ей уйти от полного разгрома.

Ставка Верховного Главнокомандования поставила перед

Черноморским флотом задачу - нарушать коммуникации противника на Черном море, и в первую очередь коммуникации, связывающие порты Румынии с Севастополем. В соответствии с этим части и соединения ВВС флота должны были прежде всего уничтожать морские цели на коммуникациях и в портах, минировать пути отхода кораблей, транспортов с войсками и грузами из Севастополя. Не выпустить гитлеровцев из Крыма, потопить их в Черном море - такая стояла задача.

Отчаявшийся враг метался, ища спасения. Теперь фашистские захватчики думали уже не столько об удержании севастопольского плацдарма, сколько о том, чтобы унести ноги с крымской земли. Но это удавалось далеко не всем. Десятки кораблей и барж, пытавшихся покинуть Крым, находили свой конец на дне Черного моря.

В сообщении Советского Информбюро от 9 мая 1944 года говорилось: "В ночь на 9 мая крупные силы нашей авиации наносили удары по судам противника в районе Севастополя. Бомбардировке были подвергнуты транс порты и другие плавучие средства врага, находившиеся в бухтах Казачья, Стрелецкая и Камышовая. В результате бомбардировки возникло 30 пожаров - горели транспорты, причалы и военные склады. Несколько объятых пламенем судов взорвалось".

Утром 9 мая воздушная разведка Черноморского флота донесла: на переходе от Севастополя к портам Румынии - транспорты и другие суда противника. В воздух немедленно поднялись наши бомбардировщики и торпедоносцы. Они настигли фашистский караван и в считанные минуты потопили два транспорта, сторожевой корабль и несколько быстроходных десантных барж.

При освобождении Севастополя активно действовала 2-я гвардейская минно-торпедная авиадивизия, теперь уже под командованием генерал-майора авиации В. П. Канарева. Ее полки днем и ночью преследовали и бомбили вражеские суда, минировали пути их отхода. Авиаторы потопили 24 транспорта, 15 барж, тральщик, нанесли повреждения многим судам с живой силой противника.

9 мая 1944 года город русской морской славы Севастополь был освобожден от фашистских захватчиков. В его бухтах уже не рвались снаряды и бомбы. Спокойным стало голубое небо, а море - тихим и ласковым. Командир дивизии пригласил меня осмотреть освобожденный город. В полдень 10 мая мы въехали в Севастополь. Комендант города выделил нам сопровождающего офицера, строго наказав следовать только по разминированным дорогам.

Ошеломляющие картины открывались нашему взору. Все вокруг загромождено разбитой техникой - танками, пушками, автомашинами, повозками... И среди этих кладбищ искореженного железа - убитые лошади и трупы фашистской солдатни. И чем дальше к мысу Херсонес, тем больше разбитой и брошенной техники. У раз битых причалов бухт Казачья, Стрелецкая, Камышовая на суше и на воде трупы гитлеровцев лежали в самых различных позах. Сразу было видно, фашистское воинство пыталось пробиться к стоявшим в бухтах транспортам и баржам, но попадало под губительный огонь нашей артиллерии и авиации. Здесь нашли могилу тысячи фашистских захватчиков.

Справа от дороги зияло проломами здание продовольственного склада. А вокруг - груды разбросанных мешков с мукой, тонны сливочного масла, масса консервных банок в кюветах.

Район Херсонесского маяка. Большое скопление военнопленных - немцы, румыны. Разбитые на группы, они хоронят своих собратьев - роют большие ямы, засыпают землей.

А наши солдаты? Им наконец-то выпала возможность передохнуть после жарких схваток с врагом, привести себя в порядок. Бреются у горящих костров, подогревают пищу, кипятят чай, под звуки гармоней распевают песни. И только саперам не до отдыха - они разминируют проходы, ставят указатели с надписями "Разминировано" или "Опасно! Мины".

В этот же день, 10 мая, в нашу 2-ю гвардейскую минно-торпедную авиационную дивизию пришла радостная весть. Приказом Верховного Главнокомандующего ей присваивалось наименование Севастопольской. С чувством огромной радости и гордости встретили гвардейцы-авиаторы эту высокую оценку Родиной их ратных под - № вигов.

На митингах, посвященных этому знаменательному событию, весь личный состав соединения дал клятву Родине - еще беспощаднее громить заклятого врага до полной и окончательной победы над фашистскими захватчиками.

Мне пришлось выполнять эту клятву уже на другом театре военных действий. В июне 1944 года я был назначен главным штурманом Военно-Воздушных Сил Северного флота. Моряки-североморцы вместе с авиаторами и сухопутными войсками в это время готовились, к освобождению Советского Заполярья от немецко-фашистских захватчиков, и теперь мой путь лежал туда, на Крайний Север.

Тепло распрощался я со 2-й гвардейской Севастопольской минно-торпедной авиадивизией, ставшей для меня родной. Она вскоре приняла еще одно славное имя - имя моего боевого друга

и товарища Николая Александровича Токарева.

Перед отъездом на Север я побывал в Евпатории, положил на могилу Н. А. Токарева цветы и с болью в сердце покинул это священное для меня место.

Заполярье

Назначение на Север я воспринял как повышение по службе. А кроме того, видел заманчивую перспективу - вновь воевать вместе с Преображенским. И, прямо скажу, спешил встретиться с ним. Но все же проездом не мог не заглянуть в Москве в штаб авиации Военно-Морского Флота, к главному штурману полковнику М. Н.Мо-росанову.

Михаил Николаевич Моросанов, бывший главный штурман ВВС Северного флота, и я одновременно, одним приказом, назначались на новые должности. Я становился его преемником на Северном флоте, и мне небезынтересно было именно у него разузнать, как и что там, на Севере: о состоянии штурманской службы ВВС флота, на что надо обратить особое внимание при подготовке летного состава частей и соединений морской авиации, при организации вылетов в столь сложном в навигационном отношении районе, каким является Заполярье.

Михаил Николаевич оказался большим знатоком Заполярного Севера. Подробно рассказал мне об условиях полетов, тамошних трудностях и сложностях. Затянувшаяся беседа затем продолжалась у начальника штаба авиации ВМФ генерал-майора авиации В. В. Суворова, которому я был представлен Моросановым. И тут в его кабинет вошел командующий авиацией Военно-Морского Флота генерал-полковник авиации С. Ф. Жаворонков. Как я обрадовался этой неожиданной встрече! Семен Федорович сразу же пригласил меня к себе. После воспоминаний о былых полетах на Берлин он спросил, доволен ли я новым назначением. Я поблагодарил командующего за оказанное доверие, и он признался:

- Об этом очень просил меня генерал Преображенский. Зная вашу совместную с ним летную работу, я не мог отказать в его просьбе.

Семен Федорович, пожелав мне новых боевых успёхов, неожиданно спросил:

- Кстати, а где ваша семья?

- Семья все там же, в эвакуации. Город Сталинабад, Таджикская ССР.

- Это что же, всю войну вы не видели ни жену, ни сына?

Я промолчал.

- Да, - вздохнул Жаворонков. - Это никуда не годится... Вот теперь самое время навестить семью. Да и перевести ее поближе к

себе. Ведь сынишка, поди, уже здорово подрос, а отца не помнит,

Семен Федорович еще в пору наших полетов на Берлин, которыми он руководил, был наслышан о нелегкой истории с эвакуацией моей семьи и, оказывается, не забыл об этом. А было так. Товарный эшелон для эвакуируемых должен был отправляться на восток в 16 часов. Меня же командир полка отпустил с аэродрома Беззаботное, чтобы проститься с семьей, утром. И отпустил ровно на час, ибо в полдень предстоял боевой вылет.

Я прибежал домой запыхавшийся и в спешке стал собирать чемодан жены, а она - укладывать необходимые вещички ребенку, которому минуло только два с половиной месяца.

В спешке жена сунула в чемодан и мой орден Ленина, отколов его от гражданского костюма.

Час пролетел как одна минута. Я торопливо распрощался с женой и сынишкой и выскочил на улицу. Жена бежит следом за мной, кричит: "А куда нам ехать?" - "За Волгу, за Волгу, - отвечаю ей на ходу. - А там решишь, где остановиться".

Я бегом пустился на аэродром. Оглянулся. Жена стояла, прижав платок к лицу, словно окаменелая. Такой и осталась она в моей памяти.

Я едва успел прибежать на аэродром к самому старту самолета и через десять минут уже был в воздухе.

Спустя много времени до меня дошли подробности эвакуации семьи. Жена с ребенком добралась в эшелоне до Куйбышева и вместе с другими семьями пересела на пароход, который шел до Сталинграда. Оттуда она решила доехать до Ростова-на-Дону, чтобы эвакуироваться вместе с проживавшей там своей матерью. С большим трудом, в забитых людьми эшелонах жена с ребенком добралась до Ростова. Но выехать из него уже не успела - немцы прорвали фронт, у стен города завязались ожесточенные бои. Враг варварски бомбил город.

А спустя несколько дней по улицам Ростова с грохотом поползли немецкие танки, грузовики...

И вот незваные гости - немецкие солдаты во главе с офицером пожаловали в дом, где остановилась моя семья. Фашистская солдатня забрала из квартиры все сколько-нибудь стоящие вещи. Жена была озабочена тем, чтобы гитлеровцы не нашли орден Ленина. Тщательно спрятала его в нише стены.

Три дня хозяйничали в городе фашисты - грабили, расстреливали, угоняли в лагеря жителей. А на четвертый день с новой силой разгорелись жаркие бои за Ростов, и через сутки советские войска освободили город от фашистских захватчиков.

Взволнованная и обрадованная, жена выбежала на улицу - и

прямо к одному из офицеров-танкистов.

- Помогите нам эвакуироваться на восток. Я - жена летчика-капитана. Он под Ленинградом воюет. А вот его орден Ленина...

Это, видно, подействовало. Офицер бросил взгляд на старшину подразделения, коротко приказал тому:

- Перебросьте на грузовике за Дон семью офицера-авиатора, награжденного орденом Ленина. Постарайтесь посадить в любой эшелон, следующий на восток.

Старшина оказался сноровистым и исполнительным. Провел грузовик по полуразрушенному мосту через Дон, довел его до Батайска и, наперекор всем трудностям, посадил моих домочадцев в переполненный вагон товарняка, отправляющегося в город Грозный.

Там, в Грозном, в августе 1941 года моя жена и услышала по радио Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым группе морских летчиков, первыми бомбивших столицу фашистской Германии - Берлин, присваивались звания Героев Советского Союза. Уловила она через репродуктор и мою фамилию и с нетерпением стала ждать, когда придут центральные газеты с этим Указом. И вот 14 августа жена увидела в "Правде" портреты награжденных авиаторов, среди которых и мой портрет. Это ее обрадовало и успокоило. Значит, я жив, продолжаю воевать. Валентина Ивановна через горвоенкомат узнала номер моей полевой почты, и наконец установилась наша с нею переписка. Вскоре жена с ребенком эвакуировалась из Грозного в Сталинабад, куда теперь благодаря заботам генерал-полковника авиации С. Ф. Жаворонкова мне предстояло съездить на несколько дней.

- Отправляйтесь к семье сегодня же, - сказал С. Ф. Жаворонков. - А на Север я позвоню, скажу, что предоставил вам краткосрочный отпуск по семейным обстоятельствам.

Он тут же вызвал адъютанта, приказав тому срочно оформить отпускной билет и проездные документы в Сталинабад.

И вот я, словно на крыльях, лечу на вокзал. Все мысли теперь о жене и сыне. Скорей бы повидать их!

В купейном вагоне пассажирского поезда - невероятная жара, а на мне шерстяные брюки и такой же синего цвета морской китель. Ведь я собирался на ледовый Север, а еду под палящее солнце Средней Азии. Изнывая несколько суток от жары, наконец добрался до Ташкента. Сошел с поезда и направился в аэропорт. Начальник аэропорта вошел в мое положение и первым же самолетом отправил меня в Сталинабад. Тут я воспрянул духом. Лететь - это по мне.

И вот я - в столице Таджикистана. Ищу нужный дом, но никак

не могу найти. Между двумя домами, среди которых должен бы быть тот, что мне нужен, стоит № деревянный щитовой дом казарменного типа. Номера на нем нет. Да это и не жилой дом, школа. В раздумье остановился у подъезда. Соображаю, где может быть этот дом? И тут увидел на улице мальчика, белокурого, лет четырех. Всматриваюсь в его лицо и думаю: а ведь и мой Борис сейчас такого возраста. Вспоминаю по письмам жены приметы нашего Бори. А не он ли это? Да что там гадать, спрошу самого. Поставил чемодан, подошел к мальчугану. Спрашиваю:

- Ну, как тебя зовут, дружок?

- Боря.

Пока я справлялся с охватившим меня волнением, мальчик еще более твердо сказал:

- Боря Хохлов.

- Хорошо, Боря Хохлов, - говорю я и беру мальчика на руки. - А где твой папа?

- Мой папа - морской летчик... Герой Советского Союза, - четко выговаривает мальчик. - Он бьет фашистов.

- Правильно, Боря. Это я твой папа. Вот приехал повидать тебя. Пойдем-ка к маме и бабушке.

Мальчик испытующе посмотрел на меня и обвил мою шею своими ручонками.

- Папа! Мой папа приехал, - повторял он. А у меня слезы застилали глаза, к горлу подкатывал комок.

Мы вошли в подъезд дома.

- Ну, Боря, показывай, которая наша комната, - попросил я, когда мы вошли в длинный коридор с множеством дверей по обе стены.

- Туда... Дальше... Во-он та дверь. Видишь? - щебетал на моих руках мальчик, увлекая меня, вперед.

На нас были устремлены удивленные взгляды женщин и детей, выходивших из своих комнат. И Боря торжествующе объяснял всем своим соседям, что к нему приехал папа.

В комнате, в которую мы вошли, стояли две солдатские кровати, перевернутый кверху дном большой фанерный ящик, накрытый белой простыней, он заменял стол. В углу громоздилась кирпичная печь, возле которой сидела мать жены. Увидев меня, она всплеснула руками, стала утирать слезы. Заметив, что я разглядываю печь, старушка с горечью сказала:

- Печка-то у нас большая, дров берет много, а тепла зимой от нее нет, да и где достать столько дров? Вот так и живем: летом в большой жаре, зимой - в холоде.

Тут пришла жена, и нашей общей радости не было границ. Звенел, не умолкая, Боря:

- Мама! Бабушка! Это я привел домой нашего папу!..

Под вечер у нас появились журналисты из газеты "Коммунист Таджикистана" - каким-то образом они прослышали о моем приезде, - стали расспрашивать меня о фронтовых делах. И об этом на следующий день рассказали на страницах газеты. Интервью сопровождалось моим портретом.

Я получил приглашение побывать в городском комитете партии. Там рассказал работникам аппарата и о первых полетах советских авиаторов на Берлин, и о прорыве блокады Ленинграда, и об освобождении Севастополя...

По просьбе горкома партии я побывал на нескольких предприятиях города, выступая перед рабочими. Приглашений посетить другие заводы и фабрики было много, но времени до отъезда оставалось мало.

Всей семьей мы отправились в обратный путь.

В Москве, едва успев разместить жену и сына у своих родителей, я поспешил к новому месту службы.

День 30 июня 1944 года я встретил в Мурманске. Собственно, в эту пору года здесь нет разницы между днем и ночью. Круглые сутки светит солнце, не зная ни восхода, ни заката. В ярких его лучах серебрится ровная гладь Кольского залива. В морском порту замечаю из машины, следующей через город, большое количество транспортов. Полным ходом идет разгрузка. На причалы выгружаются самолеты, орудия, тягачи, другая военная техника. Другие транспорты загружаются рыбой, промышленным сырьем. На рейде под парами боевые корабли, а в небе барражируют истребители.

Город разрушен. Всюду, куда ли глянь, руины и пепелища, страшные следы разрушений от варварских бомбежек. И все-таки Мурманск живет кипучей прифронтовой жизнью, неутомимо трудится во имя грядущей победы.

Штаб Военно-Воздушных Сил флота располагался в поселке. В массивной скале размещался командный пункт. По тому времени это было прекрасное в фортификационном отношении укрытие, надежно защищенное с земли, с моря и с воздуха. В нем находились и подсобные помещения. Под скалой во всех кабинетах начальников служб была хорошая вентиляция. Здесь и для меня нашлась небольшая, но удобная для работы и жилья комнатка.

Разместившись в ней, я привел себя в порядок после дальней дороги и уже готовился идти на доклад к начальнику штаба ВВС по случаю прибытия к новому месту службы, как вдруг дверь растворилась и передо мной предстал он сам энергичный и жизнерадостный Евгений Николаевич Преображенский.

Мы, кажется, без слов приветствовали друг друга в крепком объятии.

Был обеденный час, и наша первая беседа проходила в столовой, размещавшейся в отдельном помещении наверху, если так можно сказать, на крыше командного пункта. Хорошо оборудованная и убранная небольшая, комната в столовой, именуемая салоном, вмещала всего 12 человек.

Е. Н. Преображенский представил меня присутствующим, большинство которых я знал раньше. Все, начиная с командующего ВВС флота генерал-лейтенанта авиации Александра Харитоновича Андреева, пожелали мне успехов в боевой работе. Андреев при этом сказал:

- Вы, Петр Ильич, имеете большой боевой опыт работы в авиасоединениях на двух флотах. Надеемся, что и у нас на Северном окажете большую помощь штабу и командованию в организации боевых действий морской авиации.

Я сразу же почувствовал, что вошел в крепкое ядро руководящего состава ВВС флота, и всем сердцем проникся той огромной ответственностью, которая ложилась теперь на меня.

После обеда у нас с Е. Н. Преображенским состоялась длительная беседа в его рабочем кабинете. Он с большой заинтересованностью выслушал все, что я рассказал о действиях минно-торпедной авиации на Черноморском флоте, поинтересовался тем, как сложилась судьба многих наших общих знакомых летчиков-балтийцев и черноморцев. Подробно расспросил о действиях авиации Черноморского флота при освобождении Севастополя. Но вот Преображенский стал рассказывать о боевых действиях авиаторов-североморцев, и от его слов повеяло суровостью военного Заполярья. Впоследствии я каждый день убеждался, сколько отважных и мужественных людей в частях и соединениях авиации Северного флота. Некоторых знал лично, по прежним совместным полетам. О многих из тех, кого не стало, ходили легенды.

На флоте гремело имя командира 2-го гвардейского истребительного авиаполка дважды Героя Советского Союза подполковника Б. Ф. Сафонова. Несгибаемая сила воли и высокое летное мастерство, соединенные с беззаветной любовью и преданностью Родине, определяли характер Бориса Сафонова. Широкий в плечах, с открытым русским лицом, прямым, проницательным взглядом больших серо-голубых глаз - таким остался в памяти североморцев этот крылатый богатырь, гроза фашистских летчиков.

Борис Феоктистович провоевал на Северном флоте меньше года - всего 11 месяцев - и за этот срок провел 34 воздушных боя,

в которых лично сбил 25 вражеских самолетов и 14 - в групповых атаках.

30 мая 1942 года Сафонов с группой летчиков прикрывал в Баренцевом море караван судов наших союзников, следовавший в северные советские порты. В завязавшемся воздушном бою Борис Сафонов сбил три фашистских стервятника, а затем передал по радио на командный пункт: "Иду на вынужденную посадку". На этом связь с ним прекратилась. Но один из летчиков его группы заметил, как истребитель командира полка круто взмыл ввысь, а затем отвесно в пикировании врезался в бурлящее Баренцево море. Никто на флоте не хотел верить, ч го не стало Бориса Сафонова. Его долго ждали. Но чуда не произошло.

После гибели Б. Ф. Сафонова ему - первому в Отечественной войне - было присвоено звание дважды Героя Советского Союза. В городе Североморске самый широкий и красивый проспект называется Сафоновским. Именем Б. Ф Сафонова назван и поселок вблизи Мурманска, на берегу Кольского залива.

"Заполярным Маресьевым" называли на флоте гвардии капитана З. А. Сорокина - командира звена сафоновского полка. Этот одаренный и мужественный летчик-истребитель с первых дней войны под началом прославленного командира полка прочно овладел искусством побеждать. За первые три месяца войны он сбил в воздушных боях пять вражеских самолетов.

У каждого летчика есть в жизни среди многих боев самый главный, запомнившийся навсегда. Об одном таком бое впоследствии рассказывал нам, своим боевым товарищам, Захар Сорокин. Читатель позволит мне привести с сокращениями отрывок из книги З. А. Сорокина.

"Когда утром 25 октября 1941 года по очередной тревоге я поднял в воздух свою машину, на белом поле аэродрома остался широкий и глубокий след.

За мной взлетел ведомый - Дмитрий Соколов. Парой мы понеслись над сопками. Было холодно. Ветер достигал такой силы, что сдувал глубокий снежный покров с гребней скал, и они густо чернели на общем белом фоне...

Вскоре все исчезло из поля зрения - мы вошли в облачность. Пробив первый ярус кучевых облаков, я оказался на высоте более 6000 метров. Совсем неожиданно возникли контуры четырех вражеских самолетов. Нет сомнения, они шли к Мурманску. Мы с Соколовым немедленно пошли на сближение с ними. Это были "Мес-сершмитты-110". Уже виден их желтый камуфляж.

- Дима, за мной, в облака! - передал я своему ведомому.

- Понял!

- Идем в атаку!.. Прикрой...

Прямо с высоты я бросился на ведущего вражеского звена. Вот он уже в рамке оптического прицела. Нажимаю на гашетку и даю длинную пулеметную очередь по кабине летчика. "Мессершмитт" загорелся и начал терять высоту.

Один готов!

...В одно мгновение я рванул самолет влево и пристроился ко второму "мессеру". За третьим погнался Соколов. Но только я успел поймать врага в сетку прицела, как из облаков вынырнул еще один, четвертый.

Даю по нему короткую очередь. Неудачно - не достал!.. Снова нажимаю на гашетку, но... кончились патроны! Что же делать? И тут вражеские пули хлестнули по плоскости и кабине моего самолета... Я почувствовал сильную боль в правом бедре.

"Ранен!.. Уходить? Нет! Таранить!" Это решение созрело в какую-то долю секунды. Даю полный газ, и мой МиГ, весь изрешеченный, со страшной силой устремился наперерез врагу. Теперь уже ничто не могло спасти его от моего удара. Одно мгновение - удар! - резкий толчок чуть не выбросил меня из сиденья. Рули "мессера" отлетели, и он врезался в скалы.

Но винт моего самолета тоже получил повреждение: машина вся лихорадочно дрожит, начинает забирать влево и, наконец, срывается в штопор. С большим трудом вывожу МиГ из этого положения. Невероятно быстро бежит навстречу земля. Я уже ясно вижу хорошо знакомые сопки и крутые скалы. Куда же посадить истребитель? К счастью, в длинном извилистом ущелье мелькнуло небольшое замерзшее озеро. Скорее туда!.. Не выпуская шасси, осторожно сажаю самолет на лед. Пробороздив в снежной целине глубокую рытвину, он остановился. В кабину ворвался горячий пар из водяного радиатора, который был порядком помят во время приземления.

Открыв колпак кабины, я с удовольствием глубоко вдохнул чистый морозный воздух и тут же услышал рокот мотора - над озером на бреющем полете пронесся самолет Дмитрия Соколова.

- Спасибо, друг!

Дмитрий старался подбодрить меня, давая одну за другой короткие пулеметные очереди. А может быть, он предупреждал о чем-то? Соколов не оставлял меня до тех пор, пока не разыгралась сильная снежная пурга. Тогда, покачав крыльями, он улетел за сопки. Я долго еще смотрел в том направлении, хотя, кроме вихрей снежной колючей пыли, ничего уже не видел.

Теперь я остался один рядом с покалеченной машиной... Что предпринять? Пурга неожиданно утихла, словно оборвалась по мановению волшебной палочки.

...Надо идти...

Я добрался до незамерзающей горной речки, которая впадала в озеро, покрытое льдом. Машинально ступил на лед, прошел несколько шагов. Не успел опомниться, как очутился по пояс в студеной воде. Ну, теперь все - погиб!

...С трудом выбрался на берег. Бурки и брюки промокли и отяжелели... Решил развести костер. Собрал кучу сухого валежника и выпустил в нее последние ракеты (спичек не было). Валежник не загорелся, все старания были напрасны. Пришлось идти дальше, дрожа от холода.

...На шестые сутки я услышал отдаленный звук сирены боевого корабля. Из последних сил взбираюсь на вершину сопки... Я увидел широкую, темную полосу, Кольского залива и вдали - дымок корабля.

Все-таки дошел до моря!

На берегу залива стояла небольшая избушка. Возле нее прохаживался какой-то человек. Я вынул пистолет и, зажав его в правой руке, пополз к домику. Все ближе, ближе... Возле самого домика я сделал "попытку подняться. Человек в полушубке повернулся ко мне, вскинул автомат.

- Стой! Кто идет?

Я увидел в разрезе башлыка часового бескозырку, на которой прочел горевшие золотом слова "Северный флот", и тут же упал без чувств.

Как я потом узнал, меня внесли в дом, и командир зенитного дивизиона дал мне глотнуть спирта.

- Я летчик-истребитель Сорокин, - пролепетал я, очнувшись. - Вот вернулся... Позвоните Сафонову.

- Знаем, знаем, - перебил меня артиллерист. - Вас долго искали. Несколько поисковых партий отправляли в тундру за вами... Сейчас сообщу о вашем возвращении в штаб флота, надо как можно скорее отправить вас в госпиталь...

Я опять потерял сознание и очнулся уже на операционном столе в городе Полярное.

Весть о моем возвращении быстро облетела весь Северный флот. Первым навестил меня Борис Сафонов.

- Здравствуй, Захар, - сказал командир полка, захватив в свои широкие ладони мою руку. - Дошел все-таки! Ну и характер у тебя! Сибирский!

Хотелось о многом расспросить Бориса Феоктистовича, но врач запретил мне говорить.

- Выздоравливай да поскорей к нам возвращайся, - сказал мне на прощание Сафонов.

Не успел он уйти, как в палату вошли еще гости. Белые халаты, наброшенные на плечи, не скрывали обилия золотых

нашивок на синих кителях, эмаль орденов на груди.

- Флот гордится вами, Сорокин, - сказал командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко, присаживаясь на табурет около койки.

Каждый вечер кто-нибудь из боевых друзей приходил в госпиталь... Я был в курсе всех дел эскадрильи.

- Ты ведь скоро вернешься к нам! - говорили они, и каждый еще обязательно спрашивал:

- А ноги как? Заживают?

- Ноги как ноги. Врачи вылечат. На то они и врачи...

Мысль о ногах не давала покоя. Не то чтобы они болели, я их почти не чувствовал, и в этом-то был весь, ужас!

Ноги не заживали, хотя врачи делали все от них зависящее.

Случайно я услышал разговор моего лечащего врача с главным хирургом флота профессором Араповым.

- Дмитрий Алексеевич! А ступни Сорокину, очевидно, придется ампутировать.

- Не дам! Не дам! Что хотите делайте, а резать не дам! - заорал я и в отчаянии заметался на койке.

- Соглашайтесь, Сорокин, на операцию, это необходимо, - мягко сказал мне Арапов. - Сегодня отрежем немного. Учтите, что через неделю придется отнимать по колено, а может, и выше...

- Как же я буду летать?

Арапов смотрел куда-то мимо меня, в угол комнаты.

- А разве обязательно нужно летать? В жизни есть много путей-дорог, выберете какую-нибудь себе по сердцу.

- Я летчик... Я должен летать...

- Голубчик, - еще мягче сказал профессор, - разве я не хочу, чтобы вы летали? Может, и добьетесь своего. Все от вас зависит...

И вот я лежу на узкой и жесткой госпитальной койке, и у меня болят ноги... которых нет...

Я почти ничего не ем, не разговариваю и мрачнею чуть ли не с каждым часом.

Товарищи по-прежнему часто навещают меня... И никто из боевых друзей уже не заикается о том, что меня ждут в полку, ставшем на днях гвардейским.

...Культи ног заживают медленно и плохо. Поэтому меня отправляют в тыловой госпиталь, в город Киров, где, говорят, могут как следует подлечить.

В просторной палате № 15 много народа. Не успел я осмотреться, как меня зовут:

- Захар!

Я поворачиваю голову в сторону своего соседа.

- Борька!

На меня смотрят веселые светлые глаза давнишнего друга по летной школе в Ейске. Вот где довелось встретиться с Щербаковым!

Через минуту-другую я уже знаю, что летчик-истребитель Борис Иванович Щербаков был ранен в воздушном бою разрывным снарядом. У него началась газовая гангрена. Выхода не было, чтобы спасти ему жизнь, ногу ампутировали выше колена. И вот, странное дело, я замечаю, что Борис немного завидует мне.

- Ты счастливчик, Захар, по сравнению со мной. Сделают тебе протез, и полетишь. А вот мне уже никогда не придется взять штурвал в руки. Отлетался я...

- Чудак ты, Борис, безногий летчик все равно что скрипач без пальцев рук или слепой художник...

- Будешь летать, Захар, и за меня отомстишь!..

Как я благодарен Борису за то, что он мне говорит, хотя не очень верю в то, что снова буду летать. Все-таки это большое счастье, что встретил участливого друга! Мне хочется еще и еще спорить с ним, чтобы он возражал, доказывал мне, что я вернусь в авиацию.

Борис так и делает.

И профессор Дженалидзе вселяет в меня веру. Профессор делает мне уже седьмую по счету пересадку кожи.

- Будете летать, молодой человек, - говорит он. - Сначала ходить, а потом и летать. Только терпите и слушайтесь врачей...

После семимесячного лечения в Кирове медицинская комиссия в госпитале решила меня демобилизовать. Я попросил бумаги и чернил и тотчас же написал протест. Помогло, меня признали "ограниченно годным к военной службе" и направили в Москву.

...Я пишу рапорт. Зачеркиваю и снова пишу... Наконец останавливаюсь на такой редакции:

"Разрешите мне отомстить за те раны, которые нанесли фашисты нашему народу и мне. Уверен, что смогу летать на боевом самолете и уничтожать фашистов в воздухе..."

И вот мой рапорт отдан дежурному офицеру Наркомата Военно-Морского Флота. За ответом я должен явиться на следующий день.

В наркомате мне сразу же вручили пропуск... Адъютант сразу же докладывает обо мне наркому. Волнение усилилось - сейчас решится моя судьба.

- Товарищ старший лейтенант, можете войти, - приглашает адъютант.

Я стараюсь держаться ровно и идти молодцеватой походкой,

ведь от этого многое зависит.

Нарком Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов поднимается мне навстречу:

- Как себя чувствуете, товарищ Сорокин?

- Спасибо, хожу вполне устойчиво...

- Хорошо, присаживайтесь.

Я шагнул к креслу и пошатнулся. Чтобы не упасть, пришлось схватиться за край письменного стола. Адмирал заметил это и улыбнулся.

- Не волнуйтесь, товарищ Сорокин... Скажите, что же вас заставляет так упорно стремиться вновь сесть на истребитель?

- Хочу мстить врагу... За Сафонова, за боевых друзей, за свои раны.

Подумав немного, Кузнецов снял телефонную трубку и попросил связать его с генерал-лейтенантом Жаворонковым.

- У меня старший лейтенант Сорокин, - сказал нарком. - Думаю направить его в наш центральный госпиталь... Пусть там определят его годность к летной службе. Если признают годным, вновь пошлем на Север, в сафоновский полк. Вы не возражаете? Очень хорошо.

Кузнецов обернулся ко мне:

- Вот что, товарищ Сорокин. Придется вам пройти комиссию. Если комиссия не обнаружит никаких физических недостатков, кроме неполноценных ног, разрешим летать...

Через несколько минут я уже ехал на легковой машине наркомата в центральный военно-морской госпиталь.

Здесь меня продержали около двух недель. Наконец я получил драгоценный документ, в котором говорилось:

"В порядке индивидуальной оценки Сорокин З. А., старший лейтенант, признан годным к летной работе на всех типах самолетов, имеющих тормозной рычаг на ручке управления".

И вот Захар Сорокин снова на Севере, в своем родном, сафоновском полку, 'командиром звена первой эскадрильи, в которой служил раньше, до ранения.

После нескольких тренировок начал полеты на боевое патрулирование. Самолет послушен его воле, его рукам.

В феврале 1943 года, летая с протезами, сбил первый самолет противника - МЕ-110. А к 19 марта 1944 года на счету гвардии капитана Сорокина было 13 сбитых самолетов врага.

Конец августа 1944 года. Возвращаясь с боевого задания, Сорокин услышал по радио голос своего командира полка:

"Гвардии капитан Сорокин Захар Артемович! Поздравляю с присвоением вам высокого звания Героя Советского Союза!"

Радостно и гордо ответил Сорокин в микрофон: "Служу

Советскому Союзу!"

В том же году Сорокин был назначен старшим штурманом 2-го гвардейского истребительного авиационного полка.

Как-то я проверял готовность этой части на прикрытие конвоя наших союзников, идущего в Мурманский порт. Все время меня сопровождал гвардии капитан Сорокин. И я не мог не заметить, с каким уважением обращается к своему штурману летный состав части. Много раз слышал я относившиеся к нему теплые слова: "Наш Захар".

Захар Сорокин был настоящим вожаком авиаторов во всех их ратных делах.

Кончилась война, и он уволился в запас. И до конца своих дней (умер он в 1979 году) активно работал по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Среди летного состава разведывательной авиации флота большой популярностью пользовался командир эскадрильи 118-го РАП Герой Советского Союза Леонид Ильич Елькин"

Воздушная разведка на Севере сопряжена с большими трудностями. Все побережье Северной Норвегии изрезано фьордами, заливами, островами. Берега глубоководных фьордов имеют скалистый, горный рельеф, сопки дают на воде резкие тени, позволяющие противнику тщательно маскировать свои корабли и транспорты. Хорошо развитая аэродромная сеть позволяла противнику базировать значительные силы истребительной авиации для прикрытия важных военных объектов на побережье Северной Норвегии и особенно своих конвоев на прибрежных коммуникациях Нарвик - Киркенес - Петсамо.

Л. И. Елькин прибыл служить на Север в 1937 году, после окончания авиаучилища. С большим упорством он овладевал искусством воздушного разведчика, действиями по принципу: все видеть у противника, оставаясь незамеченным. И эти старания авиатора не пропали даром. Елькин умел в любую погоду вылетать на разведку в глубокий тыл противника, постоянно держать под наблюдением сильно прикрытую с воздуха военно-морскую базу гитлеровцев в Альтен-фьорде, где базировались крупные боевые корабли. На разведку Елькин вылетал на истребителях и бомбардировщиках, в зависимости от удаленности разведываемого объекта и средств его противовоздушной обороны.

В числе истребителей в разведполку было и несколько самолетов типа "Спифайр", имеющих и большой радиус полета, и значительную скорость. Один из этих самолетов по предложению Л, И. Елькина был переоборудован. С него сняли все вооружение,

но поставила дополнительный бензобак и смонтировали несколько фотокамер, позволявших вести плановое и перспективное фотографирование. Большой радиус действия, значительная скорость, хорошая маневренность самолета служили ему защитой от истребителей противника. И Елькин творил прямо-таки чудеса на этой машине. Проникал в самые, казалось бы, недоступные точки вражеских объектов и доставлял в наши штабы ценнейшие разведывательные материалы.

В сентябре 1943 года на Север прилетел один из лучших отрядов разведчиков Королевского воздушного флота Англии, имея перед собой задачу произвести аэрофотосъемки Альтен-фьорда, в котором укрывались немецкие линкоры "Тирпиц" и "Шангорст". Англичане несколько дней летали над Альтен-фьордом, но так и не сумели выполнить задания. И тогда вылетел капитан Елькин. Спустя пять часов он приземлился на своем аэродроме. Фотографии, которые он доставил, четко запечатлели военно-морскую базу Альта и в ней - крупные боевые корабли "Тирпиц" и "Шангорст". Произвести такие снимки можно было только на малой высоте. И Елькин пошел на бреющий полет. Его фотокамеры запечатлели даже вспышки залпов на палубах линкоров. Когда англичанам передали фотоснимки Елькина, их недоумение сменилось восхищением. Они признали, что советский воздушный разведчик совершил невозможное. Такими вот отважными и опытными морскими летчиками славился Северный флот.

К моему прибытию на Северный флот его соединения и части, в том числе и авиационные, вместе с войсками Карельского фронта вступили в полосу подготовки к операции по освобождению Советского Заполярья от немецко-фашистских захватчиков. В связи с этим предстояло провести много больших подготовительных мероприятий в частях и соединениях. Преображенский в первой же беседе со мной сказал:

- Времени остается немного. Берись за дело. Внимательно изучай район боевых действий, особенности метеоусловий и одновременно принимайся за самые неотложные дела.

Одним из таких мероприятий он назвал отработку среди летного состава топмачтового способа бомбометания по кораблям противника, хорошо знакомого мне по Балтике и Черноморью.

- Подберите место для полигона в Кольском заливе, оборудуйте его, укомплектуйте полигонную команду, составьте программу и график обучения летного состава, - сказал Преображенский. Он придавал особо важное значение этой задаче и подробно объяснял, как приступить к ее осуществлению: Следует отобрать хороших летчиков, обучить их

этому способу бомбометания, а затем сделать их инструкторами.

На другой день мы с Преображенским вышли на катере в Полярное - к командующему Северным флотом. Адмирал А. Г. Головко сразу же принял нас. Он знал, что я долгое время работал вместе с Преображенским на Балтике, вместе летал на Берлин, и, видно, поэтому, не задавая никаких вопросов, пожелал мне новых успехов в боевой работе на Северном флоте.

Я встретился также с заместителем командующего ВВС флота по политической части генерал-майором авиации Н. С. Александровым, которого хорошо знал по работе в 8-й авиабригаде ВВС Балтийского флота. Прямой и открытый, он всегда говорил правду в глаза, находил нужные слова, чтобы воодушевить человека. Таким увидел его и теперь. Николай Сергеевич человек, обладающий проницательным умом, прекрасно знающий и авиационную технику и, конечно, специфику партийно-политической работы, - в трехчасовой беседе со мной высказал столько разумных, добрых советов и пожеланий, что я вышел из его кабинета окрыленным.

Подыскивать водную акваторию для полигона мы отправились вместе с Преображенским. И, надо сказать, это оказалось не простым делом. Мы шли на катере по Кольскому заливу. По центру его от Мурманска до самого Баренцева моря пролегает основной фарватер, по которому круглосуточно шло движение боевых кораблей, транспортов - наших и союзнических.

Единственным, на наш взгляд, местом, где мог быть оборудован полигон, оказалась губа Грязная. В центре бухты - небольшой скалистый продолговатый островок. Он мог быть хорошей мишенью для сбрасывания бомб.

Преображенский, внимательно осмотрев акваторию, спросил:

- Какие максимальные отклонения бомб от мишени надо ожидать при учебных бомбометаниях со штурмовиков ИЛ-2 и истребителей "Киттихаук" на малых высотах?

Я сказал:

- Триста - максимум четыреста метров.

- А до жилых домов сколько метров?

- Шестьсот, - ответил я, прикинув расстояние на глаз.

- Так чего же нам бояться? Подберите наиболее безопасный боевой курс захода самолетов на мишень и проверьте все облетом.

Всю ночь я вычерчивал схему полигона, а утром мы с Преображенским шли на катере в Полярное. Требовалось согласие начальника штаба флота на создание полигона.

Просмотрев схему, начальник штаба сказал:

- Без разрешения командующего моего согласия не будет.

Ведь в 500 метрах от мишени полигона проходит фарватер, по которому днем и ночью следуют корабли и транспорты.

- Ночью производить бомбометание не будем, - ответил Преображенский. А днем в часы работы на полигоне через оперативного дежурного флота будем давать запрет на проход плавсредств в этом районе.

Головко внимательно просмотрел нашу схему, выслушал пояснения и наложил свою визу, сказав при этом:

- Без определенного риска на войне ничто не решается. Наши авиаторы аккуратный народ, надеюсь, у них все пройдет нормально.

Когда мы на катере возвращались в губу Грязную, Преображенский высказал мысль:

- Неплохо бы для руководителя полетов оборудовать место повыше. Оттуда все видно как на ладони, да и средства связи позволяют надежно управлять самолетами, держать контакт с командирами летных частей и опердежурным по флоту.

Мысль была правильная, и я передал ее начальнику связи ВВС флота.

В течение пяти дней все было готово. В соединения и части авиации флота направлена инструкция о мерах безопасности при бомбометании. Руководителем на полигоне во время полетов должен быть командир летной части вместе со штурманом.

Организация засечек падающих бомб была налажена четко и надежно. Облет полигона со сбрасыванием боевых бомб дал хорошие результаты. Целый месяц шла интенсивная подготовка летного состава частей.

Суть топмачтового бомбометания такова. Под самолет подвешиваются одна или две бомбы, чаще всего ФАБ-250, со взрывателями замедленного действия. Летчик, подойдя к полигону на высоте 400-500 метров, затем снижается до 15-20 метров и ложится на боевой курс. Когда цель (корабль) вписывалась в специальные отметки на смотровом стекле, производилось сбрасывание. Бомбы почти плашмя ударялись о воду, рикошетили от нее на высоту 1-2 метра и летели вперед. Они попадали в борт корабля, пробивали его и внутри взрывались.

Поскольку такое бомбометание ведется на предельно малой высоте самолет едва не задевает топ-мачту корабля, - этот метод бомбометания и вошел в обиход как "топмачтовый", а самолеты, применявшие его, стали называться "топмачтрвиками".

Полигон работал почти каждый день в две смены. Сначала - отработка техники пилотирования над полигоном, затем - полный комплекс бомбометания.

Евгений Николаевич Преображенский часто поднимался на пункт управления полетами, наблюдал за ходом бомбометания и определял готовность экипажей к боевой работе.

Действия самолетов-топмачтовиков значительно повысили эффективность бомбоударов. Так, 26 сентября 1944 года штурмовики-топмачтовики во время налета на порт Вадсе потопили там шесть самоходных барж и 27 мотоботов, повредили три баржи и несколько мелких кораблей.

Топмачтовый способ бомбометания получил более широкое, чем прежде, применение в авиации Северного флота. Мне удалось выполнить и ряд других заданий

командования, указаний Преображенского, которые он дал, когда я прибыл на флот. Я успел многое узнать о метеорологических особенностях Заполярья, которые требовали постоянного тщательного анализа, изучил сложный район боевых действий нашей авиации и все внимание, как требовал Преображенский, обращал на контроль за подготовкой летных частей к выполнению боевых заданий, особенно перед наступательной операцией.

Совершенствовалась система связи как внутри аэродромов, так и между ними. Устанавливались приводные радиостанции, радиопеленгаторы и радиомаяки. Средства наземного обеспечения самолетовождения сыграли огромную роль - они, не будет преувеличением сказать, спасли жизнь десятков летных экипажей.

Большую работу проводили в это время мой помощник по радионавигации капитан В. И. Осадчий и инженер по средствам земного обеспечения самолетовождения капитан М. З. Гурвич. Оба они имели высшее образование, в совершенстве изучили все поступившие к нам на Север технические средства, со знанием дела помогали их устанавливать и использовать в боевой работе.

Готовясь к предстоящей наступательной операции, части и соединения ВВС совместно с другими силами флота выполняли различные боевые задачи, вели постоянную разведку в обширном районе боевых действий - от параллелей острова Надежды и острова Медвежий на севере до Тромсе и Нарвика на юге.

Основной разведывательной частью ВВС флота являлся 118-й авиаполк, базировавшийся на побережье залива.

Генерал-майор авиации Е. Н. Преображенский, которому непосредственно был подчинен этот полк, уделял ему много внимания и времени. От меня, как от главного штурмана, требовал, чтобы я постоянно помогал полку обучать летный состав самолетовождению и разведке. Евгений Николаевич всегда напоминал мне, что хорошо проведенная разведка - половина

успеха.

Командование и весь личный состав РАП знали, что за их боевой работой внимательно следит начальник штаба ВВС флота, и стремились быть на высоте, проявляя смелость, применяя разумные тактические приемы.

Истребительные части и соединения прикрывали объекты флота с воздуха, переходы своих конвоев на внутренних морских коммуникациях и конвоев союзников на море и в местах их разгрузки - в портах Мурманск и Архангельск. Прикрывали авиаполки ударной авиации флота во время их действий в море и над сушей. Часть истребителей, оборудованных бомбодержателями, наносила удары по кораблям, транспортам и военно-морским базам.

Минно-торпедная и штурмовая авиация в основном действовала на морских коммуникациях вдоль норвежского побережья.

Нарушение морских коммуникаций противника в Баренцевом море составляло одну из основных задач ВВС флота. Северные районы Норвегии и Финляндии располагали весьма ограниченной сетью шоссейных и совсем не имели железных дорог. И понятно, для немецких войск первостепенное значение имели морские перевозки. Их лапландская группировка на севере снабжалась боеприпасами, продовольствием, техникой и живой силой только морским путем.

С другой стороны, немцы добывали на севере Финляндии и Норвегии никелевую руду, которой покрывали 75 процентов всей потребности в никеле германской промышленности. С рудников она отправлялась в порты Линахамари и Киркенес, где .грузилась на транспорты и вывозилась морским путем в Германию. Значение морских перевозок на коммуникации Линахамари - Киркенес Нарвик было велико.

Вот почему боевые действия авиации Северного флота во взаимодействии с кораблями и авиацией 7-й воздушной армии Карельского фронта на морских коммуникациях противника приобрели исключительно важное значение.

В 1944 году авиация Северного флота стала одной из основных его ударных сил. Авиаторы широко применяли крейсерские полеты торпедоносцев, а также наносили комбинированные удары по портам, базам и конвоям на всем протяжении от Нарвика до Киркенеса.

Это вынудило противника осуществлять перевозки только конвоями. Они формировались, как правило, в портах Норвегии - Тромсе и Нарвике, а затем следовали через промежуточные порты Хаммерфест, Варде, Киркенес и Линахамари. Вражеский конвой

обычно состоял из двух-трех транспортов, охраняемых большим количеством эскортных боевых кораблей и значительными силами истребительной авиации. По мере приближения конвоев к Варангер-фьорду их эскорты дополнительно

усиливались. Но ничто не спасало гитлеровцев. Совместно с кораблями наши авиаторы держали под неусыпным контролем морские дороги и то и дело наносили мощные бомбо-торпедные удары.

При одном из таких налетов на порт Киркенес, где ведущим группы топмачтовиков был командир эскадрильи 78-го истребительного авиаполка капитан В. П. Стрельников, потоплены две крупные самоходные баржи и более десятка мелких судов, находившихся на рейде.

Летчики, уклоняясь от зенитного огня, прижимали свои самолеты настолько низко к воде, что один из них консолью плоскости снес мачту баржи. Летчик с большим трудом довел поврежденный самолет до своего аэродрома. А летчик лейтенант А. Я. Швайлах при противозенитном маневре задел правой плоскостью за водяной столб, образовавшийся при разрыве снаряда береговой батареи. Летчик получил ранение и все же добрался до аэродрома.

Морские авиаторы постоянно бомбили военно-морские базы Варде и Вадсе, где в основном формировались конвои противника. В иные дни в налетах участвовали до двухсот и более самолетов всех типов. В результате было потоплено много вражеских транспортов и боевых кораблей, разрушены портовые сооружения, взорваны склады топлива и боеприпасов.

Наиболее успешно действовали на морских коммуникациях офицеры торпедоносной авиации - гвардии подполковник Б. П. Сыромятников, гвардии майоры А. И. Скнарев, В. В. Пирогов, Ю. П. Качалаевский, А. И. Фокин, гвардии капитаны К. Ф. Шкаруба, И. Т. Во-лынкин, В. П. Рукавицын, гвардии старший лейтенант Е. И. Францев; штурмовой авиации - майоры Г. В. Павлов, С. А. Гуляев, Д. В. Осыка, А. П. Синицын; истребительной авиации - гвардии подполковник А. А. Коваленко, гвардии майоры А. П. Рассадкин, А. П. Шипов, гвардии капитаны П. И. Сахаров, В. П. Стрельников, А. К. Тарасов, З. А. Сорокин, Е. В. Петренко, П. Л. Ко-ломиец, П. Д. Климов, Н. А. Бокий, В. А. Бурматов, гвардии старший лейтенант Н. М. Диденко; разведывательной авиации - капитаны М. К. Вербицкий, П. И. Селезнев, Р. М. Суворов, Н. Я. Турков, старший лейтенант М. И. Шамаев...

Крупными победами Советских Вооруженных Сил ознаменовался 1944 год на всем советско-германском фронте. Ломая яростное сопротивление врага, советские войска зимой и

весной 1944 года разгромили крупные стратегические группировки врага под Ленинградом и Новгородом, на Правобережной Украине и в Крыму. Летом и осенью была освобождена огромная территория Белоруссии, Украины, Советской Прибалтики.

Восстановив государственные границы Родины, Советские Вооруженные Силы развернули широкие наступательные операции за рубежом с целью освобождения Румынии, Польши, Болгарии, Югославии, Чехословакии, Венгрии, Норвегии. Их освободительная миссия явилась ярким выражением ленинской интернациональной политики, проводимой Коммунистической партией и Советским правительством.

Героические подвиги, славные победы советских войск в этих операциях вдохновляли личный состав Северного флота, воинов Карельского фронта, которым предстояло нанести сокрушительный удар по врагу в Заполярье.

В сентябре вышла из войны Финляндия и 15 числа истекал срок вывода фашистских войск из этой страны. Однако гитлеровцы не собирались добровольно уходить с севера Финляндии. По сведениям, которые доставляла наша разведка, было ясно, что немецко-фашистское командование рассчитывает во что бы то ни стало удержать за собой район Петсамо - Никель - Киркенес. В то же время гитлеровцы намеревались сохранить за собой базы своего флота и авиации и в Северной Норвегии и Северной Финляндии.

Противник к тому времени имел в северных портах и на аэродромах до 150 боевых кораблей разных типов, в том числе линкор "Тирпиц", 12 эсминцев, до 30 подводных лодок и около 200 самолетов.

Сухопутный фронт в Заполярье оставался, п общем, стабильным на протяжении первых трех лет войны. И все это время войска противника укрепляли и совершенствовали свои оборонительные рубежи, создавали мощные железобетонные укрепления. Одновременно совершенствовалась оборона военно-морских баз Петсамо и Киркенес.

В конце сентября командующий Северным флотом поставил авиации флота следующие задачи:

- вести воздушную разведку противника над сушей и морем, прикрывать с воздуха объекты флота и корабли в море;

- прикрыть с воздуха и поддержать войска Северного оборонительного района при прорыве ими обороны противника и действиях в ее глубине, а также высадку морских десантов;

- препятствовать эвакуации войск и вывозу никелевой руды противником;

- подавлять артиллерийские батареи врага в прибрежной зоне;

- во взаимодействии с кораблями флота и авиацией Карельского фронта обеспечить проводку конвоев союзников в Архангельск и Мурманск, а также действия наших конвоев на внутренних коммуникациях.

В соответствии с этим командующий ВВС флота определил боевые задачи соединениям и отдельным частям авиации.

Началась всесторонняя подготовка личного состава и авиационной техники. Изучались и уточнялись объекты ударов и определялась тактика действий. Детально отрабатывалось взаимодействие с войсками, кораблями и авиацией Карельского фронта. Проводились встречи летного состава с прославленными летчиками, штурманами, зарекомендовавшими себя как мастера высокого класса при выполнении боевых заданий. Плодотворными были и встречи авиаторов флота с летчиками и штурманами воздушной армии Карельского фронта.

В первых числах октября штаб ВВС флота организовал и стал проводить разведку и аэрофотосъемку переднего края обороны противника и полосы наступления наших войск. Армейские и флотские штабы получили более двухсот различных фотосхем с подробными описаниями, а также фотоснимки дорог на Титовку, Линахамари, Киркенес. Чтобы выполнить эту работу, 118-й РАП флота совершил более ста самолетовылетов.

Для непосредственной поддержки и прикрытия войск Северного оборонительного района по приказанию генерала Преображенского была создана авиагруппа в составе десяти ИЛ-2, десяти истребителей-бомбардировщиков "Киттихаук" и десяти истребителей ЯК-1 с дислокацией на передовом аэродроме. В ходе операции количество самолетов этой группы было увеличено более чем вдвое. Действиями этой авиагруппы сначала руководил командир 46-го штурмового авиаполка майор Г. В. Павлов, а затем командир эскадрильи этой части Герой Советского Союза майор Д. В. Осыка.

На полуострове Среднем, в пункте Озерко, был развернут выносной КП командующего флотом, а невдалеке от него - командный пункт командующего ВВС флота.

Шестого октября генерал Преображенский с оперативной группой в составе 12 человек перелетел на командный пункт. Здесь стараниями наших связистов была организована надежная связь со всеми аэродромами и группами боевых самолетов в воздухе, а также с выносным КП командующего флотом и со всеми взаимодействующими соединениями. Рядом с нашим выносным КП был развернут радиопеленгатор для обеспечения

выхода наших самолетов на аэродром в сложных метеоусловиях.

К началу Петсамо-Киркенесской операции авиация Северного флота значительно пополнилась боевой техникой. В ней насчитывалось 750 самолетов большей частью современных, отечественного производства. Летный состав соединений и частей ВВС флота имел достаточный боевой опыт, успешно взаимодействовал с кораблями флота, а также с истребителями воздушной армии Карельского фронта.

И вот все были на своих местах. Все ждали сигнала.

Разгром

Прогноз синоптиков, предвещавших 7 октября хорошую погоду, не оправдался. С рассветом подул порывистый ветер. В воздухе закружились снежинки. Над сопками поползли рваные облака, становясь все гуще, и скоро темно-серые тучи затянули весь горизонт.

Между тем войска 14-й армии ровно в 8.00 начали артиллерийскую подготовку. Тысячи орудий обрушили лавину огня на вражеские траншеи. Грохот канонады нарастал. К девяти часам вступили в дело гвардейские минометы "катюши", а спустя несколько минут на позиции ошеломленного врага устремилась пехота.

Нам было досадно. Готовые подняться в воздух бомбардировщики, истребители, штурмовики были вынуж

дены выжидать на своих аэродромах. Шел обильный снегопад.

Наступление тем не менее развивалось. К исходу дня войска 14-й армии, преодолевая упорное сопротивление противника, продвинулись вперед на 4-10 километров. А в двухдневных боях овладели второй его оборонительной полосой и форсировали реку Титовка. Одновременно два соединения завершили глубокий обход фланга вражеской обороны, вышли в район южнее аэродрома Луастари и поставили под угрозу окружения группировку противника в районе реки Западная Лица.

Чтобы помешать отступлению противника с этого рубежа, войска Северного оборонительного района и бригады морской пехоты флота в ночь на 10 октября нанесли по врагу мощный удар с севера - со стороны полуострова Средний. Наступление здесь обеспечивалось мощной артиллерийской подготовкой и авиационной поддержкой. Четыре группы штурмовиков ИЛ-2 в составе 40 самолетов в сопровождении истребителей в течение всего светлого времени расчищали путь морским пехотинцам. Авиаторы-североморцы уничтожили десятки огневых точек, подавили огонь двенадцати артиллерийских батарей, разбили и сожгли более сорока автомашин с живой силой противника, два

склада и ряд других вражеских объектов. В то же время более ста наших самолетов подвергли бомбардировке артиллерийские батареи на мысе Нумерониеми, военно-морскую базу и порт Линахамари.

Войска Северного оборонительного района прорвали оборсну противника и стали продвигаться вперед.

Опасаясь окружения, противник начал отход с полуострова Средний, прикрываясь боями на заранее подготовленных позициях. Фашисты предприняли все для того, чтобы задержать продвижение наших войск: устраивали каменные завалы на дорогах, минировали их, разрушали мосты. Ожесточенное сопротивление не могло удержать морских пехотинцев. Они бросались в рукопашные схватки, шаг за шагом теснили и уничтожали врага. На помощь им приходили наши штурмовики и истребители, обрушивая из пулеметов и пушек огонь по врагу.

Одновременно группы самолетов морской авиации наносили уничтожающие удары по крупным военным объектам и боевой технике противника на море и на суше.

Во второй половине дня 10 октября мощному удару нашей авиации подвергся порт Киркенес. Противник потерял два транспорта и сторожевой корабль, получивший повреждение. Двенадцать ИЛ-2 (ведущий лейтенант Смородин) под прикрытием восьми истребителей "аэрокобра" потопили в порту Вадсе две быстроходные десантные баржи, десять мотоботов и разрушили склад на причале.

С рассветом 11 октября 56 самолетов 261-й штурмовой и 1-й гвардейской смешанной авиадивизии 7-й воздушной армии на аэродроме Луастари уничтожили пятнадцать и повредили десять вражеских самолетов. Примерно в то же время группа истребителей-бомбардировщиков "киттихаук", ведомая капитаном В. П. Стрельниковым, топмачтовым бомбометанием потопила в Бое-фьорде две баржи, шесть мотоботов, взорвала склад боеприпасов, подавила огонь двух зенитных батарей. Небольшая группа наших штурмовиков ИЛ-2, ведомая старшим лейтенантом Н. Н. Сурововым, у острова Реней атаковала малые боевые корабли противника, при этом один сторожевой корабль потопила, два других повредила. А во второй половине дня 11 октября большая группа штурмовиков, которую вел Герой Советского Союза майор С. А. Гуляев, потопила в Бек-фьорде два транспорта, два сторожевых корабля, два малых охотника и повредила транспорт. Истребители прикрытия сбили три фашистских самолета МЕ-109 и один ФВ-190.

За день 11 октября летные экипажи ВВС флота совершили 350 самолетовылетов. Почти столько же раз они подымались в

воздух и на следующий день, нанося врагу ощутимые потери.

Большую поддержку оказывала флотская авиация морским десантам, действовавшим в тылу противника и проявлявшим массовый героизм.

Коллективным подвигом были действия объединенного разведывательного отряда Северного оборонительного района и штаба флота. Они должны были нанести внезапный удар по вражеским батареям на мысе Крестовый, прикрывавшим вход в гавань перед Петсамо, и уничтожить их. Успех отряда мог значительно облегчить прорыв наших кораблей в глубь фьорда Петсамо-Вуона, что ускорило бы взятие Петсамо.

Путь от места высадки до мыса Крестовый - 30 километров - разведчики прошли по сопкам и болотистой тундре за двое суток. К двум часам ночи 12 октября вышли незамеченными за перешеек мыса Крестовый.

Преодолели проволочное заграждение. На рассвете атаковали четырехорудийную 88-миллиметровую батарею. Овладев ею, разведчики начали бой с гарнизоном, который по численности превышал наш отряд. Противник ответил контратакой.

Бой продолжался весь день при явном преимуществе немцев. К гарнизону из Линахамари спешили шлюпки и катера с подкреплением. С противоположного берега фьорда по южной и западной частям мыса, занятым нашими разведчиками, открыли огонь береговые орудия.

Положение отряда стало весьма тяжелым. И его командир капитан Барченко приказал: вынуть замки из орудий 88-миллиметровой батареи и временно отойти на ближайшую к мысу высоту.

Как только по радио поступило сообщение о положении на Крестовом, на помощь разведотряду вылегели истребители-бомбардировщики и штурмовики. Четыре часа они штурмовали немецкие батареи, обороняющие их подразделения. В результате на мысе Крестовый было уничтожено до 400 солдат и офицеров противника, подавлен огонь четырех зенитных батарей, разрушен причал.

Тем временем самолеты разведывательной авиации флота сбросили на парашютах пять контейнеров с боеприпасами и продовольствием, и отряд вновь устремился в атаку. Противник был разгромлен. Это дало возможность высадить ночью десант в Линахамари и тем ускорить взятие Петсамо (Печенги).

Для захвата Линахамари был сформирован сводный отряд моряков в количестве 660 человек под командованием майора И. Тимофеева. Им были приданы торпедные катера и малые охотники за подводными лодками. И те и другие могли

стремительно прорваться через простреливаемую зону входа в фьорд и быстро произвести высадку десанта. Но накануне этой операции воздушная разведка обнаружила укрепления и проволочные заграждения в фьорде. Морские истребители-бомбардировщики тут же нанесли ряд ударов по обнаруженным целям, в том числе и по батареям на мысах Нумерониеми и Ристиниеми, прикрывавших вход в Петсамо-Вуона, и по 210-миллиметровой береговой батарее в Линахамари. Сделано было более 150 самолетовылетов.

Не дав противнику опомниться, на берег в Линахамари высадился наш морской десант. Он встречен был контратакой, противник стал подтягивать резервы. Командир десантного отряда майор И. Тимофеев запросил помощь авиации. Несмотря на поздний час, 16 истребителей бомбардировщиков и 6 штурмовиков поднялись в воздух. Удар оказался настолько эффективным, что сопротивление врага было сломлено. Десантники, продвигаясь стремительными бросками, быстро довершили разгром противника и захватили порт Линахамари. Путь на Петсамо был открыт.

Столь же успешно действовали корабли и авиация североморцев и на морских коммуникациях. Только за первую половину октября наши воздушные разведчики обнаружили у норвежского побережья более 30 конвоев и много одиночных транспортов. По своему составу немецкие конвои в те дни имели два-три транспорта и пять-шесть кораблей охранения. Основными способами действий против них были групповые последовательные удары торпедоносцев и штурмовиков, крейсерские полеты одиночных торпедоносцев в определенных для них районах моря, свободная охота небольших групп самолетов-топмачтовиков на ближних участках коммуникаций.

За этот сравнительно небольшой отрезок времени только минно-торпедная авиация потопила 20 транспортов и кораблей охранения.

С полудня 14 октября вновь резко ухудшилась погода. Сильный северо-западный ветер выносил на аэродром частые снежные заряды, ограничивавшие видимость до 100-200 метров. Наша оперативная группа во главе с Преображенским на своем выносном КП ждала штурмовиков с боевого задания. А мы неотлучно находились на радиопеленгаторе, беспрерывно давали своим самолетам курс на аэродром.

Вдруг зазвонил телефон. С выносного КП бригады торпедных катеров ее командир капитан 1-го ранга Кузьмин сообщил, что группа катеров, возвращаясь с торпедного удара, примерно в середине Варангер-фьорда попала в сильный снежный заряд и

потеряла ориентировку.

- Помогите вывести их на базу.

Евгений Николаевич опустил телефонную трубку и посмотрел на меня. "Можем ли мы помочь в таком деле?" - говорил его вопросительный взгляд.

- Постараемся, - ответил я. - Пусть быстрее сообщат, на какой частоте работают рации катеров. И пусть один из их радистов считает по микрофону от одного до десяти и обратно. Мы запеленгуем его и выдадим курс.

Преображенский все это повторил в телефонную трубку Кузьмину.

Через пару минут мы услышали позывные с катеров, определили пеленг на них и выдали им точный курс на базу. Через десять минут мы снова дали катерам уточненный курс выхода на свою базу. А спустя еще сорок минут торпедные катера находились у берега полуострова Рыбачий.

Кузьмин благодарил по телефону Преображенского за боевую выручку. Евгений Николаевич отвечал ему: "Надо благодарить главного штурмана ВВС подполковника Хохлова. Это его заслуга".

Мы продолжали свою вахту на радиопеленгаторе до тех пор, пока последний из самолетов, находившихся на боевом задании, не приземлился на своем аэродроме.

Утро 15 октября. Телефонный звонок. Узнаю по голосу Героя Советского Союза подполковника А. Я. Ефремова, с которым вдоволь повоевали и на Балтике, и на Черноморье, а теперь вот сошлись на Севере.

- Петр Ильич, - гремит его голос в телефонной трубке. - Ты, помню, собирался слетать с моим полком на боевое задание, посмотреть, как мы работаем. Вот самый подходящий момент. Надо смести с лица земли склад топлива у немцев на северо-восточной окраине Вадсе. Полк поведу я. И я, и другой твой старый приятель командир эскадрильи Афанасий Иванович Фокин имеем большое желание включить и тебя в свою компанию...

Я попросил Андрея Яковлевича минутку подождать у телефона, а сам - к Преображенскому.

- С кем же ты собираешься лететь? - спросил Преображенский.

- С Героями Советского Союза Ефремовым и Фокиным.

- Ну, если с ними, слетай, Петр Ильич. Посмотри на их работу, добродушно сказал Евгений Николаевич.

- Добро, Андрей Яковлевич, - отвечаю я в телефонную трубку Ефремову. Буду в полку за час до вылета. Полечу с Фокиным.

- Ну, молодец. Не опаздывай.

Эскадрилья Фокина стартовала второй. В считанные минуты взлетел весь полк, собрался в воздухе и лег на маршрут, ведущий к норвежскому городу Вадсе. К нам пристроились 12 истребителей сопровождения. Летим над водами Варангер-фьорда, и меня вновь не покидают раздумья о своеобразии Заполярного края. В самом деле, не прошло и суток с тех пор, как шли со страшной силой снежные заряды, в которых теряли ориентировку и корабли, и самолеты, с такими огромными трудностями отыскивали нужный курс. А сейчас кругом, как говорят, тишь, да гладь, да божья благодать. Стоит на редкость хорошая погода. С высоты 3000 метров смотрится спокойное море. Слоистая с разрывами облачность где-то высоко над нами, горизонтальная видимость простирается на семь-восемь километров. Иногда в разрывы облаков бьют наклонные лучи солнца, и тогда падающие сверху снежинки искрятся серебром. Да, неповторима в своей суровой красоте природа Заполярья!

Под каждым из наших самолетов две бомбы ФАБ-500. К цели подходим с юго-востока на высоте 3500 метров. На пределе горизонтальной видимости замечаем интенсивный огонь зенитной артиллерии. И чем ближе мы к цели, тем плотнее разрывы снарядов впереди и немного выше нас. Экипажи применяют противозенитный маневр. Слышу в микрофон голос Фокина:

- А ведь неплохо стреляют, негодяи, хотя и доживают свои последние дни.

Цель уже настолько близка, что в оптическом прицеле отчетливо видны протянувшиеся несколькими рядами резервуары горючего. А в центре - большое серое здание, с виду похожее на казарму.

Я передаю Фокину "боевой", и эскадрилья словно бы замирает в своем движении.

Вокруг нас на небольшом удалении вновь и вновь вспухают султаны дыма рвутся зенитные снаряды. Но теперь нам не до них. Самолет подлетает к цели. Снимаю бомбы с предохранителей. Нажимаю кнопку бомбосбрасывателя.

И вот две бомбы - тонна взрывчатки и металла - оторвались от самолета. Его, как обычно в такой момент, с силой подбросило вверх. Все это привычно, не упускаем из виду летящие бомбы. Они сначала идут горизонтально, как бы сопровождая самолет, затем постепенно опускают головки вниз и устремляются к земле. Еще несколько секунд, и там, внизу, грохот, пламя и дым. Я хорошо вижу два взрыва. Они взметнулись как раз в центре длинного серого здания. Хорошо видно, как оно, словно карточный домик, стало разваливаться и

оседать, как бы уходя в землю. А в следующий момент все закрыл взметнувшийся вверх черно-огненный вихрь.

Значительное количество бомб, сброшенных с ведомых самолетов, взрывалось среди резервуаров с топливом. Огненная река растекалась, покрываясь черным облаком. А справа, выше нас, шел воздушный бой истребителей прикрытия с фашистскими самолетами.

Мы уходили на восток, в сторону Варангер-фьорда, не упуская из виду гигантские столбы черного дыма на окраине Вадсе. Скоро их разнесет северный ветер, и от фашистского склада горючего останутся одни воспоминания.

Афанасий Иванович Фокин, не скрывая своего удовлетворения, бросил мне в микрофон:

- А что, Петр Ильич, вроде бы все получилось неплохо: нет у немцев топлива, а у нас как будто обошлось без потерь. Удачный выдался денек, такой светлый и ясный, словно по заказу...

Именно в этот день - 15 октября - войска 14-й армии Карельского фронта во взаимодействии с Северным флотом и 7-й воздушной армией штурмом овладели городом и портом Петсамо (Печенга). Фашисты потеряли важную для них военно-морскую базу и мощный опорный пункт на Севере.

В этот же день Всесоюзное радио передало приказ Верховного Главнокомандующего об освобождении частями Красной Армии и Северного флота древнего русского города Печенги. Среди отличившихся в боях за Петсамо частей и соединений были названы и авиационные части генерал-майора авиации Е. Н. Преображенского.

На свой аэродром мы возвратились уже во мгле полярной ночи. Все самолеты полка произвели нормальную посадку. Вдвойне окрыленные успехом, мы шли на короткий отдых.

Что-то ожидало нас завтра?

Утром 18 октября самолеты-разведчики на выходе из Бек-фьорда обнаружили конвой противника: три транспорта, три сторожевых корабля, тральщик и семь сторожевых катеров. Установлено непрерывное наблюдение за конвоем. На подходе к порту Вадсе его усилили кораблями охранения, в том числе и миноносцами, и теперь он насчитывал 26 плавединиц. Над ним патрулировали семь истребителей МЕ-109.

Упустить такой конвой было бы непростительно, и, несмотря на слабую видимость, самолеты-разведчики точно доносили о месте конвоя в море.

Е. Н. Преображенский - он временно исполнял обязанности командующего ВВС флота - решил: штурмовой авиацией подавить зенитный огонь эскорта, а затем ударить по транспортам и

кораблям низкими торпедами.

Первый удар в районе мыса Эккерей нанесли по конвою 12 самолетов ИЛ-2 (ведущие капитан Евдокимов и старший лейтенант Н. Н. Суровов). Они потопили один сторожевой корабль, подожгли транспорт и тральщик. Второй удар, тоже силою 12 самолетов ИЛ-2 (ведущие майор С. В. Павлов и лейтенант П. Н. Смородин), также дал хорошие результаты: уничтожены миноносец и два сторожевых корабля, сбит истребитель. Но при этом в нашей группе был подбит один самолет - он сел на воду Варангер-фьорда и тут же затонул. На третий удар десятку торпедоносцев под прикрытием 15 истребителей повели гвардии майор А. Н. Волошин и капитан В. П. Рукавицын. Были потоплены транспорт, два сторожевых корабля и сторожевой катер. Наши потери - три торпедоносца, сбитые зенитным огнем конвоя. Четвертый удар последовал тотчас же за третьим и такими же силами (ведущие гвардии подполковник Сыромятников и капитан Волынкин). Торпедами пущены на дно два транспорта, сторожевой корабль, тральщик и сторожевой катер. Истребители прикрытия в свою очередь сбили пять МЕ-109. Но и мы потеряли четыре торпедоносца.

В итоге конвой противника был разгромлен. Фашисты лишились трех транспортов, десяти кораблей охранения и шести самолетов.

На завершающем, четвертом ударе бессмертный подвиг совершили гвардии подполковник Б. П. Сыромятников и члены его экипажа - гвардии майор А. И. Скнарев и гвардии старший сержант Г. С. Асеев. Когда наши торпедоносцы были на подходе к конвою, снаряд, выпущенный с одного из вражеских кораблей, ударил в левый мотор ведущего самолета группы. Машина загорелась, но Сыромятников продолжал вести машину на цель, передавая по радио ведомым экипажам приказание - следовать за ним.

Пламя на ведущем самолете с каждой секундой усиливалось. Казалось, что на вражеский конвой надвигается горящий факел. И этот факел умелая рука пилота направляла на главный объект цели - на самый крупный транспорт. Дистанция 500 метров. Торпеда отошла от горящего самолета. И вот она неотвратимо несется к предназначенной ей цели. Последовавший за этим удар оказался настолько точным, что самый крупный в конвое транспорт мгновенно взорвался и в считанные минуты затонул.

И почти в то же время самолет подполковника Сыромятникова, прочертив в воздухе огненный след, упал в море. Его экипаж погиб, выполнив до конца свой воинский долг.

Это был героический подвиг, совершенный на глазах у всей

авиагруппы. Подвиг, не отделимый от всего героического, что характеризовало наступательный порыв летчиков-североморцев.

Личный состав 9-го гвардейского минно-торпедного полка с особой тяжестью переживал гибель экипажа во главе с командиром полка Б. П. Сыромятниковым. Но боль утраты еще сильнее подняла боевой дух гвардейцев. В последующих боях они с ожесточением бросались в схватки с врагом, еще беспощаднее громили фашистских захватчиков.

11 ноября 1944 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Борису Павловичу Сыромятникову, Александру Ильичу Скнареву и Георгию Софроновичу Асееву были посмертно присвоены звания Героев Советского Союза.

...Начался второй этап Петсамо-Киркенесской операции. 18 октября советские войска развернули наступление по нескольким направлениям к государственной границе с Норвегией и, достигнув ее, продолжали теснить войска противника.

Фашисты яростно сопротивлялись. Взрывали мосты, разрушали железные и шоссейные дороги, жгли постройки, минировали обочины дорог и тропинки, зверствовали, учиняли расправы над мирным населением. Но тем сильнее становился натиск наступающих советских войск. За шесть дней второго этапа операции части и соединения 14-й армии и Северного флота полностью очистили от фашистских захватчиков район Печенги и продвинулись в глубь Северной Норвегии на 20-25 километров.

Норвежцы с радостью встречали советских воинов-освободителей. Местные жители вызывались проводниками наших войск, помогали воинам переправляться через водные преграды, спасали советских летчиков, сбитых в воздушных боях.

Движение вражеских транспортов на морской коммуникации Киркенес Нарвик с каждым днем увеличивалось, и в связи с этим росло напряжение в боевых действиях авиации флота. Только с 23 по 28 октября летные экипажи произвели 730 самолетовылетов, при этом потопили в море транспорт, четыре сторожевых корабля, шесть морских охотников, два тральщика, три мотобота, пять быстроходных десантных барж, паром с живой силой, взорвали баржу со снарядами, повредили четыре транспорта, три сторожевых корабля и две баржи. Вместе с тем авиаторы флота наносили последовательные бомбо-штурмовые удары по оборонительным узлам крепости Киркенес, которую штурмовали наши войска. Морские летчики подавляли здесь огонь артиллерийских батарей, громили вражеские плавсредства в порту и в многочисленных фьордах.

25 октября страна услышала по радио приказ Верховного

Главнокомандующего, в котором говорилось, что войска Карельского фронта и Северного флота, преследуя немецко-фашистские войска, пересекли государственную границу с Норвегией и в трудных условиях Заполярья овладели городом Киркенес - важным портом в Баренцевом море.

Далее в приказе перечислялись части и соединения, отличившиеся в операции, в числе которых и морские летчики генерала Преображенского.

С завершением Петсамо-Киркенесской операции авиация Северного флота перенесла боевые действия в глубь морских коммуникаций противника, продолжая уничтожать его транспорты и корабли, на которых уходили остатки разбитых немецко-фашистских войск.

До конца октября североморцы произвели еще 600 боевых вылетов, подвергнув бомбежке и штурмовке транспортные суда и боевые корабли противника в норвежских фьордах.

Более 200 наших самолетов участвовало в ударе по конвою противника 26 октября в Тана-фьорде. Авиаторы действовали смело и решительно. Группа торпедоносцев 36-го минно-торпедного авиаполка, которую вели Герой Советского Союза капитан В. П. Рукавицын и майор И. Т. Волынкин, потопила эскадренный миноносец и повредила большой транспорт. Группа истребителей-бомбардировщиков 78-го истребительного авиаполка под командованием капитанов В. П. Стрельникова и П. И. Сахарова потопила транспорт и несколько мотоботов, Три группы ИЛ-2 46-го штурмового авиаполка, которые вели Н. Н. Суровов, Герои Советского Союза А. Н. Синицын и С. А. Гуляев, уничтожили самоходную баржу, два сторожевых корабля и повредили эскадренный миноносец.

В самолет С. А. Гуляева попали два зенитных снаряда: перебило руль поворота, снесло большую часть стабилизатора, летчик и штурман получили ранения. И только исключительная выдержка и хладнокровие экипажа позволили ему довести самолет до своего аэродрома и посадить его.

А сколько еще геройских подвигов совершили тогда авиаторы-североморцы! Петсамо-Киркенесская операция по разгрому немецко-фашистских войск в Заполярье заняла 33 дня. За этот короткий срок советские войска, ломая яростное сопротивление врага, по бездорожью, через сплошные сопки, топкие тундровые лощины и болота, продвинулись на запад на 200 километров, освободили оккупированную врагом территорию Мурманской области, древнерусскую землю Печенги и норвежскую провинцию Финмарк с ее крупной военно-морской базой Киркенес. Норвегия стала седьмой страной, в которую

пришли советские войска. Это убедительно свидетельствовало об огромной мощи Советских Вооруженных Сил, блестяще выполнявших свою освободительную миссию в Европе.

Всего за операцию Военно-Воздушные Силы Северного флота произвели 8900 самолетовылетов и потопили 197 плавединиц, в том числе 20 транспортов и более 20 боевых кораблей, сбили в воздушных боях над конвоями 56 самолетов противника. Бомбоштурмовыми ударами они уничтожили 138 автомашин, 50 повозок, более 2000 фашистских солдат и офицеров, 14 складов, подавили огонь десяти артиллерийских, трех минометных, тридцати шести зенитных батарей.

В то же время североморские летчики провели 105 воздушных боев совместно с экипажами 7-й воздушной армии Карельского фронта, сбив при этом 150 вражеских самолетов и уничтожив 50 самолетов на аэродромах.

Боевым успехам летчиков во многом способствовал неутомимый труд личного состава частей обеспечения. Были созданы специальные группы управления и наведения авиации, которые находились в боевых порядках наступающих войск. Они оперативно информировали ударные авиагруппы об обстановке на конкретных участках боев, указывали цели. Особенно успешно действо вала группа наведения 46-го штурмового авиаполка, которую возглавлял мой помощник по бомбометанию капитан А. И. Пейсахович. Весь состав этой группы был награжден орденами.

Интенсивная деятельность летных частей требовала бесперебойного и своевременного обеспечения материально-техническими средствами. И тыловые службы успешно справлялись с этой важной работой. Личный состав инженерно-авиационной службы частей и соединений полностью обеспечивал хорошее состояние самолетного полка. Не было ни одного случая срыва задания из-за неисправности самолетов. Летчики всегда с благодарностью отзывались о тех, кто заботливо готовил авиационную технику и оружие к боевым вылетам.

Победа советских войск в Заполярье явилась результатом высокого морального духа советских воинов, их беззаветной любви к социалистической Родине. Своими успехами советские воины были обязаны мудрому руководству Коммунистической партии, великому трудовому подвигу народа, давшему фронту все необходимое для победы.

Родина высоко оценила заслуги североморских авиаторов в боях за освобождение Советского Заполярья.

Орденом Красного Знамени были награждены:

5-я минно-торпедная авиационная дивизия (командир генерал-майор авиации Н. М. Кидалинский);

14-я смешанная авиационная дивизия (командир полковник А. В. Жатьков);

6-я истребительная авиационная дивизия (командир генерал-майор авиации Н. Т. Петрухин);

118-й отдельный разведывательный авиационный полк (командир подполковник С. К. Литвинов);

27-й истребительный авиационный полк (командир майор А. Я. Дижевский);

46-й штурмовой авиационный полк (командир Герой Советского Союза майор Г. В. Павлов);

20-й истребительный авиационный полк (командир подполковник Д. А. Петров);

95-й истребительный авиационный полк (командир майор И. А. Ольбек).

Несколько авиационных дивизий и полков были удостоены почетных наименований "Печенгские" и "Киркенесские".

Звание Героя Советского Союза было присвоено капитанам П. Л. Коломейцу, П. И. Сахарову, Г. В. Писареву, В. П. Стрельникову, А. П. Шилову, И. Т. Волынкину, майору Г. В. Павлову, подполковнику Б. П. Сьт-ромятникову (посмертно), майору А. И. Скнареву (посмертно), гвардии старшему сержанту Г. С. Асееву (посмертно).

Наступательные действия советских войск в Заполярье закончились на сухопутном фронте в ноябре 1944 года. Но борьба с врагом на морских коммуникациях Севера, главным образом борьба с фашистскими подводными лодками, продолжалась до окончания Великой Отечественной войны. Только за четыре месяца 1945 года авиаторы Северного флота 460 раз вылетали на поиск и уничтожение вражеских подлодок, которые пиратствовали в северных морях.

Пути-дороги

Начинал отсчет своих дней 1945 год. Жестокая война продолжалась. Ее гигантский огненный вал неудержимо катился на запад. А у нас, на Крайнем Севере, воцарилась непривычная тишина. Люди на флоте постепенно свыкались с новой обстановкой, входили в атмосферу мирных будней, строили планы на будущее. Ведь каждому было ясно - уже совсем близок день полной, окончательной победы, переход страны к мирному созиданию.

Не скрою, мечтал о будущем и я.

В этих радужных мечтах и застал меня Преображенский. Он, как это часто бывало, ранним утром зашел в мою комнату на ЗК.П. Вид у него взволнованно-торжествующий, лицо - радостное. И, видно, неспроста.

Евгений Николаевич был уже в чине генерал-лейтенанта авиации. За Петсамо-Киркенесскую операцию был награжден орденом Красного Знамени и орденом Суворова 3-й степени. Меня тогда же наградили орденом Нахимова 2-й степени.

"Наверняка что-то новое скажет сейчас Евгений Николаевич", - подумал я. И не ошибся.

- Вот, Петр Ильич, - начал Преображенский. - Только что разговаривал с Жаворонковым. За этим и пришел к тебе. Поделиться. Семен Федорович передает всем привет, интересуется нами.

- И мной интересуется командующий? - не удержался я.

- И мной, и тобой, - подчеркнуто твердо ответил Преображенский. Немного подумав, он продолжал: - Пусть пока это будет между нами, Петр Ильич. Командующий предлагает мне послужить, а там, может быть, и повоевать на Тихоокеанском флоте. Говорит, что все боевые дела у нас на Севере надо считать завершенными, а там, на Востоке, где предстоит к ним готовиться, пригодится и мой опыт.

- Радуюсь за вас, Евгений Николаевич, - отвечаю я. - А вы дали согласие ехать на ТОФ?

- Подумал и согласился. Но не один, а с тобой, Петр Ильич. Попросил Жаворонкова не разлучать нас. Попросил, чтобы тебя назначили главным штурманом ВВС Тихоокеанского флота. Как смотришь на это?

От неожиданности я растерялся в первую минуту. А Преображенский, как ни в чем не бывало, продолжал:

- Семен Федорович одобрил предложение о твоем назначении. Спросил только, будет ли согласие подполковника Хохлова? Ведь он уже отвоевал на трех флотах... Ну как, Петр Ильич, будет твое согласие?

Я молчал, собираясь с мыслями. А Евгений Николаевич между тем, не скупясь на радужные краски, расписывал мне и мощь Тихоокеанского флота, и необъятные просторы Дальнего Востока - его морей, его территории, где базируются летные части, - Приморье, Камчатка, Сахалин... С большой увлеченностью рассказывал о красотах уникальной природы, о неповторимом многообразии флоры и фауны Дальневосточного края. Наконец решительно спросил:

- Так соглашаешься, Петр Ильич?

- Нет, Евгений Николаевич, - отвечал я. - В таком деле надо и самому хорошенько подумать, да и с женой посоветоваться - легко ли ей после трехлетней эвакуации опять забираться в такую даль? Надо подумать и посоветоваться, - твердо повторил я.

Евгений Николаевич не мог скрыть своего огорчения. Сказал

мне, что, видимо, дело не в семье, а в чем-то другом. "Подумай хорошенько и соглашайся", - этими словами прервал он неприятный разговор. Но во время обеда вернулся к нему, да еще при других офицерах. Сказал во всеуслышание в салоне:

- А мы с Петром Ильичом думаем послужить на Дальнем Востоке...

Присутствующие на обеде офицеры переглянулись, уставились на меня. Заместитель командующего ВВС по летной подготовке полковник Н. С. Житинский заметил:

- Не так уже здорово у вас получается: с Крайнего Севера да на Дальний Восток? Неужели не надоела война?

Преображенский хмуро ответил:

- Мы воюем не от любви к войне, а по необходимости. А где бить врагов это уже не столь важно.

Я понял, что Преображенский не отступится от меня. Обдумывал свое положение. А тут еще и телеграмма из Москвы. Начальник отдела кадров авиации ВМФ запрашивал мое согласие служить в авиации ТОФ на должности главного штурмана.

Показываю этот запрос нашему начальнику отдела кадров.

- Решайте сами, ведь вас спрашивают, - посмотрев на меня, отвечает он. - У меня вот другой запрос из Москвы. От нас требуют кандидатуры на академические курсы при Военно-морской академии в Ленинграде.

- Это вот для меня!

Иду к Преображенскому. Прошу направить меня на учебу. Разговор у нас не клеится. Я - про курсы, он - про Тихоокеанский флот.

Но решающее слово все-таки было за мной. И я выбрал учебу.

Дней через десять пришел приказ наркома ВМФ о назначении генерал-лейтенанта авиации Е. Н. Преображенского первым заместителем командующего ВВС Тихоокеанского флота. Были проводы. На аэродроме мы тепло попрощались. Евгений Николаевич, поднимаясь в самолет, бросил мне:

- А ведь приедешь на ТОФ, не утерпишь...

Я был зачислен на академические курсы и вскоре отправлялся в Ленинград. Перед отъездом получил письмо из Владивостока, написанное знакомым почерком. Евгений Николаевич описывал достопримечательности Приморья и снова звал меня на Тихоокеанский флот. Я ответил ему словами благодарности, пообещал, что после учебы постараюсь снова послужить с ним.

Прошло около двух лет, как я не был в Ленинграде. "Какой-то он теперь?" - думал я, приближаясь в поезде к Московскому вокзалу. Чтобы получше увидеть Ленинград, сдал чемоданчик в

камеру хранения и направился пешком в Морскую академию, на Васильевский остров.

На Невском проспекте полно людей. Все куда-то спешат. Все чем-то озабочены. А я иду тихим шагом, вспоминаю, смотрю, сравниваю. В мыслях возникает блокадный Ленинград. Нет хлеба, нет воды, нет топлива...

Быстро текли учебные дни. Приближалась весна, и уже явственно обозначился конец войны, день нашей Победы.

Жена все чаще стала напоминать, что неплохо бы нам побывать в Беззаботном - на месте бывшего авиационного гарнизона, где мы жили продолжительное время - там у нас родился сын, там нас застала война. И вот в весенний день, когда страна торжественно отмечала праздник Победы, мы всей семьей отправились с Балтийского вокзала на электричке до станции Стрельна. Подвернулась попутная машина, и мы оказались в Беззаботном.

Всматривались буквально в каждый метр этой священной для нас земли, вспоминали... Все дома, в которых размещался личный состав минно-торпедного авиаполка, разрушены. Развалины кирпичного дома, в котором мы жили. Из-под них выглядывают ножки кроватей, столов, стульев...

Я говорю сыну: "Вот то место, где ты родился и откуда уехал с мамой в эвакуацию, на восток".

Мы долго стояли среди развалин, вспоминая своих боевых друзей. Живых и тех, кого уже нет.

- Вот здесь, - высказывал я вслух свои мысли на площадке второго этажа, - жили заместитель командира полка капитан К - Ф. Федоров, а рядом начальник связи капитан П. К. Петько, за ними - полковой воен-инженер 3-го ранга Жуков, а вон там была квартира штурмана Хохлова - наша квартира...

Я вспоминаю трагическую судьбу этих наших добрых соседей. А произошло с ними вот что.

19 августа 1941 года в полк поступило приказание командира 8-й минно-торпедной авиабригады - срочно подыскать восточнее Ленинграда место и оборудовать на нем полевой аэродром. Задание поручили капитанам Федорову, Петько и военинженеру 3-го ранга Жукову.

Все трое они спешно вылетели на самолете СУ-2. Погода сложная пришлось лететь на высоте 50-60 метров. Вблизи железнодорожной станции Чудово самолет СУ-2 был подбит пулеметным огнем противника. Мотор заглох. Вынужденная посадка в поле, около леса. Немцы обстреляли севший самолет. Трех наших офицеров взяли в плен. В пути они приняли смелое решение - бежать от конвоиров. Условились - броситься в разные

стороны, а затем самостоятельно пробираться к своим. По сигналу капитана Федорова все трое побежали. Но Петько сразила автоматная очередь. Упал тяжело раненный Жуков и снова был схвачен. Только Федорову удалось добежать до леса. Через сутки он вышел к своим войскам, потом вернулся в полк. Но Федоров вскоре погиб, выполняя боевое задание. А Жуков всю войну пробыл в плену, вернулся в свой полк только после Победы, но недолго прожил с подорванным в концлагерях здоровьем.

От дома мы направились к летному полю. Из двух ангаров уцелел один - в нем местные колхозники разместили молочную ферму.

- Здесь молочная ферма, - остановил нас колхозный сторож. - Посторонним тут не положено расхаживать.

Я объяснил колхознику, кто мы такие. С этого аэродрома, сказал ему, мы летали бомбить фашистов под Ленинградом.

- А вы не из того полка, который летал на Берлин? - спросил сторож.

- Из того самого, - ответил я.

Сторож тут же побежал к телефону, и скоро к нам приехал на машине председатель колхоза. Поздоровался, пригласил в правление. И когда мы подъехали к домику правления, там уже собралось много людей. Пришлось мне выступать, рассказывать о боевых заданиях, на которые мы улетали отсюда, из Беззаботного, о том, как бомбили Берлин.

Вернулись мы в Ленинград поздно вечером. Нахлынувшие вдруг воспоминания долго не давали заснуть. В начале войны нас, летчиков, штурманов, стрелков-радистов, было в Беззаботном 300 человек, а дожили до Победы не больше двух десятков.

Сердце сжалось от боли.

Дни летели быстро. Окончилась война с милитаристской Японией. Евгений Николаевич Преображенский был назначен командующим ВВС Тихоокеанского фло та. В стенах академии мы неожиданно встретились с ним. Его тоже командировали на наши академические курсы. Но я уже заканчивал учебу и в чине полковника собирался возвращаться на Север, на прежнюю свою должность. Преображенский приободрил меня:

- Что ж, Петр Ильич, поезжай, послужи еще с полгодика в Заполярье. А я тем временем закончу курс, и вместе махнем на ТОФ. Идет?

Теперь на Север я возвращался со всей своей семьей и отдал этому суровому, неповторимому в своем роде краю еще более двух лет, о которых всегда вспоминаю с особо трепетным

чувством.

Только теперь я по-настоящему познал Заполярье, горизонты которого многократно расширились передомной.

В конце 1947 года я был зачислен слушателем Академии Генерального штаба. Окончил академию в 1950 году. К тому времени Евгений Николаевич Преображенский уже был командующим авиацией Военно-Морского Флота.

При распределении выпускников академии меня назначили главным штурманом авиации ВМФ и присвоили звание генерал-майора авиации. И вот теперь - уже в который раз! - я снова служу вместе с Преображенским, под его началом.

Два года спустя Евгений Николаевич предлагает мне изменить профиль, перейти на штабную работу. Согласился, и в начале 1953 года меня назначили начальником штаба - первым заместителем командующего ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Опять родная мне Балтика!

Я вновь прослужил на Балтике семь лет. Там в 1957 году стал генерал-лейтенантом авиации.

В 1960 году меня назначили на должность начальника штаба авиации Военно-Морского Флота. И снова мы сошлись на одном боевом участке с Евгением Николаевичем Преображенским - теперь уже генерал-полковником авиации. Сошлись, к сожалению, в последний раз и ненадолго. Вскоре Евгений Николаевич заболел, а в 1963 году его не стало.

Десять лет проработал я начальником штаба авиации ВМФ и в 1971 году по болезни ушел в отставку.

* * *

В Москве на Новодевичьем кладбище есть могила, на барельефе обелиска которой изображены крутые морские волны под голубым небосводом. Это символ дружбы отважного человека с небом и морем. Здесь покоится прах Героя Советского Союза Евгения Николаевича Преображенского. Его имя носят улица в городе Кириллове Вологодской области, один из теплоходов Северного речного пароходства. А несколько лет назад со стапелей судоверфи в Польше сошел морской лайнер, построенный для Советского Союза. На его борту пламенеют слова: "Евгений Преображенский".

Имя Героя Советского Союза Николая Александровича Токарева носит один из лайнеров Черноморского морского пароходства. Его именем назван ряд улиц я прибалтийских и причерноморских городах. Оно присвоено многим пионерским дружинам.

Именем Героя Советского Союза маршала авиация Ивана Ивановича Борзова названа улица в Калининграде, морской

лайнер Балтийского пароходства.

На необъятных просторах нашей Родины, в разных местах, высятся обелиски с дорогими моему сердцу именами морских летчиков - моих однополчан. В Двинске, на берегу Даугавы, - памятник легендарному экипажу Петра Игашева. В районном центре Хвойное Новгородской области - героическому экипажу Петра Трычкова. В Грузино Ленинградской области - прославленному экипажу Героя Советского Союза Василия Гречишникова...

С годами не меркнет боевая слава героев - живых и павших в жестоких схватках с врагом. В их подвигах встают перед нами высоты патриотического духа, открываются глубины пламенных сердец. И если, читатель, мне своей книгой удалось в какой-то степени показать, какими были мои боевые товарищи, как они, не щадя крови и самой жизни, сражались за нашу великую, любимую Родину, я буду счастлив.